UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

MARIANO GABRIELE

SICILIA 1860

da Marsala allo Stretto

ROMA 1991

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

MARIANO GABRIELE

SICILIA 1860

da Marsala allo Stretto

ROMA 1991

PRESENTAZIONE

L'Ufficio Storico della Marina è lieto di presentare il libro del professor Gabriele, autore già noto nell'ambito dei cultori di cose navali e di chi segue le nostre attività editoriali.

Il libro marca un momento significativo per la vita del nostro Paese: l'avventura siciliana di Giuseppe Garibaldi.

Il lavoro del prof. Gabriele, che è supportato dalla ricca documentazione esistente presso il nostro archivio e da lui esaminata con la consueta perizia, pone in evidenza i fatti navali di questa avventura.

Ben tre Marine, la sarda, la napoletana e la rivoluzionaria siciliana furono coinvolte nell'evento che ha concorso alla realizzazione dell'Unità d'Italia ed alla nascita della sua Marina Militare.

Una quarta Marina, la Royal Navy, al tempo dominatrice del Mediterraneo, in ossequio alla lungimirante politica inglese, imperniata sulla valorizzazione del potere marittimo e sul controllo di quelli che oggi vengono definiti "Choke Points", fu testimone degli eventi narrati e ne diede prezioso riscontro nei vivaci rapporti dei comandanti di Unità singole o di Reparti.

Un particolare ringraziamento va al professor Alberto Maria Arpino, vicedirettore del Museo Centrale del Risorgimento, che con appassionato amore ha curato la selezione di quattordici preziose litografie a colori dell'epoca, in buona parte raffiguranti soggetti navali.

Questa documentazione pittorica completa in modo eccellente il valido, pregevole lavoro del prof. Gabriele.

Il Capo dell'Ufficio Storico
Ammiraglio di Divisione
RENATO SICUREZZA

INDICE

CAPITOLO I

MARSALA

1. La crociera borbonica 3
2. Una scelta non imprevedibile 7
3. La mattina dell'11 maggio 8
4. L'arrivo dei Mille 10
5. Il rapporto del capitano Ingram 12
6. Un'altra testimonianza inglese 15
7. La questione dell'aiuto britannico 18
8. Il *Piemonte* e il *Lombardo* dopo lo sbarco 23
9. Effetti dello sbarco a Marsala 24

CAPITOLO II

DA MARSALA A PALERMO SOTTO GLI OCCHI DELL'AMMIRAGLIATO

10. La flotta inglese come strumento di informazione e di azione politico-militare 29
11. Il contrammiraglio Mundy inviato a Palermo 31
12. La battaglia di Calatafimi nel rapporto del comandante Marryatt 33
13. Primi contatti dell'ammiraglio Mundy con le autorità borboniche 38
14. La marcia di Garibaldi su Palermo nelle informazioni inglesi 40
15. Il generale Lanza chiede la mediazione inglese 47
16. L'attacco garibaldino alla città e il bombardamento borbonico 54
17. Le trattative d'armistizio 55
18. Giudizio complessivo sull'azione della Marina inglese durante la Campagna dei Mille 59

Capitolo III

LA MARINA SICILIANA DI GARIBALDI

19. Organizzazione della Marina garibaldina 65
20. Le navi e gli uomini 70
21. La spedizione Medici e l'affare dell'*Utile* e del *Charles and Jane* 74
22. Istituzione di linee di navigazione sovvenzionate con la Sicilia 79
23. Operazioni logistiche in previsione della battaglia di Milazzo 82
24. La *Veloce* passa con Garibaldi 85
25. Il *Tüköry* a Milazzo 87
26. Il tentativo contro il *Monarca* a Castellammare di Stabia 91
27. Funzione e utilità della Marina siciliana di Garibaldi 95

Capitolo IV

NAPOLETANI E SARDI DURANTE LA CAMPAGNA DI SICILIA

28. La squadra del Persano dalla Sardegna a Palermo 101
29. Aspetti e limiti della collaborazione prestata ai garibaldini 106
30. La questione delle diserzioni 110
31. Funzione ed effetti della presenza navale sarda nelle acque della Sicilia 113
32. La Marina borbonica nel 1860 116
33. I sentimenti degli ufficiali napoletani 120
34. La crisi da Palermo allo Stretto 124
35. Inefficienza navale napoletana durante la Campagna di Sicilia 128

Capitolo V

IL PASSAGGIO DELLO STRETTO

36. Garibaldi sullo Stretto 135
37. Riorganizzazione dell'Esercito 138
38. Napoletani e sardi tra l'isola e il continente 143
39. Il tentativo del colonnello Musolino 146
40. Dirottamento della spedizione Pianciani 150
41. Garibaldi forza lo Stretto 152
42. L'incidente del *Protis* 156
43. L'ultimo atto della Campagna di Sicilia 157

CAPITOLO VI

L'ATTEGGIAMENTO DELLE POTENZE MARITTIME

44. Sicilia e Mediterraneo alla vigilia dell'impresa dei Mille 163
45. Gli avvenimenti siciliani del 1860 decisivi sul piano politico e militare 167
46. L'atteggiamento inglese 170
47. Le altre minori componenti della politica internazionale mediterranea 178
48. L'atteggiamento francese 181
49. Un nuovo equilibrio in Mediterraneo 188
Appendici 193
Documentazione Pittorica 251
Bibliografia 285

PREMESSA

Dagli avvenimenti siciliani del 1860 prese il via la travolgente vicenda che vide, quasi d'improvviso, nascere lo Stato unitario italiano. L'anno precedente, le conquiste regie nella valle del Po e la rivoluzione toscana avevano creato le premesse immediate all'apertura del ciclo decisivo, che sarebbe incominciato il 4 aprile 1860, ai rintocchi della campana della Gancia. La sollevazione di Palermo, la reazione borbonica, l'arrivo di Garibaldi, dovevano segnare l'inizio di quei brevi, fantastici mesi della Sicilia, che avrebbero messo in moto la valanga destinata a seppellire il borbonico Regno delle Due Sicilie e a determinare l'unità della Penisola.

L'ultima rivoluzione siciliana del Risorgimento costituì pertanto il momento focale della storia italiana ed attirò l'attenzione degli studiosi più che non altri episodi del Risorgimento stesso, proprio per quel suo carattere di elemento determinante, ricco di conseguenze immediate e remote di vastissima portata. Le vicende che si svolsero nell'isola dall'aprile all'agosto del 1860, poi, ebbero tutte le qualità necessarie, a prescindere dal condizionamento della storia e della politica italiana e mediterranea, per interessare un pubblico vasto di ricercatori: la partecipazione popolare decisiva e vittoriosa, le battaglie combattute e vinte sotto il segno dell'entusiasmo, gli aspetti umani dell'avventura garibaldina, divenuta l'avventura del popolo di Sicilia in una chiave suggestiva e romantica, hanno costituito materia di studio e di ricerca, si può dire continui, dal 1860 ad oggi, da parte di italiani e di stranieri. Ciò malgrado, vi è un aspetto che meno degli altri appare studiato e conosciuto ed è l'aspetto navale, marittimo, che pure ebbe nello svolgimento dell'impresa di Garibaldi in Sicilia un innegabile peso ed una grande importanza.

Garibaldi giunse nell'isola per mare e per mare ne partì, forzando lo Stretto di Messina; inoltre, per le necessità logistiche che la condotta della guerra imponeva, dovette provvedersi di una minuscola flotta e servirsi di questa continuamente durante la Campagna.

Di fronte a lui, d'altra parte, stava, oltre all'esercito, la flotta del Regno di Napoli, che poteva essere l'ostacolo più consistente, il solo veramente insupera-

bile, impossibile essendo compensarne i pesanti squilibri in termini di potenza con geniali improvvisazioni o con atti di eroismo. Eppure, l'impresa si svolse felicemente, e le sue tappe successive furono quasi sempre in relazione con operazioni di sbarco di varia importanza, che tra il primo e l'ultimo atto della Campagna di Sicilia, tra Marsala e Messina, ne seguirono puntualmente l'evoluzione.

La conoscenza di come ciò sia potuto accadere è dunque uno degli scopi di questo studio, che vuole fermarsi all'esame degli aspetti navali della vicenda storica ed alle sue conseguenze in termini di politica mediterranea. E poiché durante gli avvenimenti siciliani del 1860 più di una Marina fu usata come strumento di politica, anche di questo si è cercato di dar conto. Il lavoro prende le mosse dallo sbarco di Garibaldi a Marsala, l'11 maggio 1860; prosegue trattando l'atteggiamento della Marina inglese fino al bombardamento di Palermo, all'armistizio e al reimbarco delle truppe napoletane; continua prendendo in esame l'azione delle tre distinte Marine italiane che operarono nei mari della Sicilia durante la Campagna garibaldina, la Marina rivoluzionaria siciliana, la Marina sarda e la Marina napoletana; procede successivamente allo studio delle operazioni di forzamento dello Stretto di Messina nell'agosto 1860; passa infine ad un tentativo di analisi dell'atteggiamento delle potenze marittime rispetto alla crisi siciliana e della funzione che gli avvenimenti in Sicilia, in quanto determinanti dell'unità italiana, dovevano avere in quel periodo nel bacino del Mediterraneo.

Oltre che alla vasta e nota bibliografia garibaldina, a quella relativa alla storia generale del periodo ed alla scarsa ma specifica bibliografia riguardante la storia navale — citate in nota volta per volta — si è attinto largamente, per la necessaria documentazione, ai carteggi cavouriani e in particolare a quelli pubblicati nei due volumi dal titolo *La liberazione del Mezzogiorno*, Bologna 1949. Si è ritenuto opportuno esaminare anche una parte della stampa italiana e straniera del tempo, cercando di scegliere fogli rappresentativi di diverse posizioni politiche, in modo da conoscere i diversi apprezzamenti della situazione e le diverse, più o meno interessate «voci», le quali, da un lato, raccolte dalla stampa, influivano in un senso o nell'altro su quella parte dell'opinione pubblica che leggeva i giornali e ne diffondeva le notizie, mentre dall'altro lato rivelavano gli stati d'animo e i sentimenti di ambienti determinati, dei quali i giornali stessi erano l'espressione.

I fondi d'archivio che si sono consultati, relativi al periodo in questione, si trovano a Roma, Torino e Londra. Nell'Archivio di Stato di Torino, Sezioni Riunite, sono stati consultati l'*Archivio Militare di Sicilia*, l'*Archivio dell'Esercito dell'Italia Meridionale* e l'*Archivio della Marina del Regno di Sardegna*, specialmente le sezioni del Personale e del Materiale. Presso l'Archivio Centrale dello Stato, in Roma, si è esaminato l'*Archivio del Ministero della Marina - Marina Militare*; nel-

l'Archivio di Stato di Roma, si è visto il fondo *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, e, sempre nella capitale, si è consultato presso il Ministero della Difesa-Marina, l'*Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*. Nel Public Record Office di Londra si sono viste carte dell'*Archivio dell'Ammiragliato* e dell'*Archivio del Ministero degli Esteri*. I documenti inediti che sono parsi di maggior interesse, sono riportati, con numerazione progressiva in numeri romani, nell'Appendice.

Le abbreviazioni usate per indicare la collocazione dei documenti negli archivi sono le seguenti:

ACR - Archivio Centrale dello Stato, Roma;

ASR - Archivio di Stato, Roma;

AST - Archivio di Stato, Torino;

A.U.S.M.M. - Archivio Ufficio Storico della Marina Militare, Ministero della Difesa-Marina, Roma;

P.R.O. - Public Record Office, Londra.

Capitolo I

MARSALA

SOMMARIO: 1. La crociera borbonica. - 2. Una scelta non imprevedibile. - 3. La mattina dell'11 maggio. - 4. L'arrivo dei Mille. - 5. Il rapporto del capitano di fregata Ingram. - 6. Un'altra testimonianza inglese. - 7. La questione dell'aiuto britannico. - 8. Il *Piemonte* e il *Lombardo* dopo lo sbarco. - 9. Effetti dello sbarco a Marsala.

1. Il moto della Gancia e gli altri tentativi insurrezionali dell'aprile 1860 avevano scatenato una violenta reazione dell'apparato poliziesco e militare borbonico. I successi delle forze di repressione avevano bloccato nelle città la rivoluzione, ma la catena di vendette che ne erano derivate contro elementi appartenenti a tutte le classi sociali siciliane [1], le persecuzioni e le atrocità commesse avevano esasperato psicologicamente la situazione, spingendo molti a cercare sulle montagne rifugio provvisorio e speranza per tempi migliori, mentre l'opera appassionata degli emigrati preparava, tra lo scetticismo dei più, l'impresa di Garibaldi. Questa veniva ad essere tentata durante la parabola discendente della rivoluzione siciliana, proprio quando sembrava che le forze regie avessero ripreso definitivamente in mano il controllo dell'isola [2]. Ciò spiega l'atteggiamento — altrimenti poco comprensibile — della stampa reazionaria qualificata, come ad esempio l'ufficioso *"Il Giornale di Roma"*, il quale affermava il 5 maggio — il giorno prima dell'imbarco di Garibaldi — che «non giova dissimularlo, entriamo in una fase di calma politica» [3], e ribadiva due giorni dopo «essere sempre più tranquilla la situazione nell'isola» [4]. Non tutti, ad ogni modo, la pensavano

---

(1) In particolare furono colpite le categorie degli artigiani cui apparteneva lo stagnaro Francesco Riso, della borghesia intellettuale e della nobiltà siciliana: in Sicilia il governo di Napoli non aveva sostenitori in nessuno strato della popolazione, preso nel suo assieme. Cfr. anche il rapp. num. 19 del 9 aprile 1860 del Goodwin, console inglese a Palermo, a lord Russell, in P.R.O., Londra, *Foreign Office*, 70, 322 «...in questo istante si procede all'arresto di nobili che saranno imprigionati e confinati».

(2) Cfr. *"The Illustrated London News"*, Londra, 5 maggio 1860. In un tel. da Torino del 25 aprile era riportato, tra l'altro: «L'insurrezione di Palermo è stata domata... Messina è tranquilla... Le coste sono vigilate».

(3) Questa affermazione era contenuta in una corrispondenza da Parigi a *"L'Indépendance belge"*, ripresa dal quotidiano romano.

(4) Ripreso dai giornali ufficiosi borbonici, al cui verbo ciecamente credette per molto tempo *"Il Giornale di Roma"*, indignandosi per le notizie tendenziose, a suo dire, che pubblicavano i giornali toscani e piemontesi.

così, se il corrispondente fiorentino del *Times* dava fin troppo tempestivamente la notizia della decisione di Garibaldi [5]. Ma soprattutto il governo di Napoli, in contrasto con le notizie che diramava allo scopo di minimizzare gli avvenimenti siciliani, temeva un'azione di sbarco a sostegno dell'insurrezione, sia che si trattasse di un tentativo maturato negli ambienti mazziniani e rivoluzionari, sia che mascherasse un più o meno aperto intervento piemontese [6].

Manifestazione chiara del timore di un intervento esterno nelle già confuse faccende siciliane fu l'organizzazione della crociera navale a protezione dell'isola. Fin dal 18 aprile era stato diramato da Napoli l'ordine di stabilire la crociera per intercettare eventuali forze d'invasione. Teoricamente, la Marina napoletana era abbastanza forte per assolvere al compito assegnatole, poiché tra le flotte italiane quella borbonica disponeva forse del miglior materiale, sia a vela che a vapore. Il compito di proteggere la Sicilia dal mare con una crociera, inoltre, non era strategicamente difficile: come notava un commentatore francese contemporaneo, la configurazione dell'isola è tale da permettere ad una squadra navale che incrociasse nella zona nord-occidentale di stabilire un blocco effettivo, dato che le fortificazioni di Messina chiudevano lo Stretto e permettevano di ridurre notevolmente il potenziale fronte di sbarco [7]. In realtà, data anche la dislocazione delle truppe borboniche di terra, una crociera condotta con decisione a largo del golfo di Castellamare e sull'imbocco settentrionale del Canale di Sicilia poteva veramente costituire una efficiente difesa contro il pericolo di uno sbarco.

Ma la crociera napoletana non era nata sotto buona stella. Gli ordini centrali erano stati eseguiti con ritardo e quasi di malavoglia. I documenti pubblicati dal De Majo permettono di avere un quadro completo delle operazioni navali in quei giorni di aprile e maggio che precedettero lo sbarco di Garibaldi a Marsala [8]; da essi chiaramente emerge lo scarso zelo della flotta nell'assolvimento del compito affidatole, compito veramente vitale e, date le circostanze, decisivo. In proposito il principe di Castelcicala si lamentava col re Francesco II, circa l'esecuzione delle operazioni ordinate alla Marina, scrivendo: «...pur forte sarebbe

---

(5) «*The Florentine correspondent of the Times affirms that General Garibaldi, accompanied by 200 followers, sailed in a steamer from Genoa, a few days ago, for the purpose of effecting a landing in Sicily, or on the mainland of Naples*», cfr. *The Illustrated London News*, 5 maggio 1860.

(6) "*Il Giornale di Roma*" dell'8 maggio, polemizzando con la stampa toscana e piemontese, insinuava che la campagna di menzogne scatenata da quella stampa fosse collegata alla mal dissimulata speranza di un intervento di battelli piemontesi con truppe a favore della spedizione.

(7) Cfr. "*L'Illustration*", Parigi, 26 maggio 1860, pag. 329.

(8) Cfr. DE MAJO, *La Crociera Borbonica dinanzi a Marsala*, Città di Castello 1913, specialmente pagg. 29, 32, 37 e 73; diversi documenti sono stati ripubblicati da A. SALADINO, *L'estrema difesa del Regno delle Due Sicilie (aprile-settembre 1860)*, Napoli 1960, specialmente pagg. 3 - 13.

a dubitare che il Legni anzidetti eseguiscano la visita, sui bastimenti che incontrano in rotta, con quella esattezza che viene reclamata».

Le unità navali, effettivamente, non si conducevano con quella fermezza che la situazione avrebbe preteso, e il controllo del traffico marittimo, che per riuscire avrebbe dovuto essere sistematico e severo, riusciva invece alquanto elastico. Non si può dimenticare, tuttavia, che per condurre il blocco di una costa con autorità, una Marina deve avere una netta preponderanza sul potenziale avversario — e questa era certo la situazione della Marina napoletana — ma il rapporto di forza doveva essere sostenuto dall'assenza di preoccupazioni politiche, e questo non era certo il caso della Marina borbonica, alla quale erano state impartite istruzioni severe di evitare ad ogni costo incidenti con il Regno di Sardegna e con l'Inghilterra. Lo stesso principe di Castelcicala, luogotenente generale del Re per la Sicilia, in mezzo alle contraddittorie notizie che sul finire di aprile gli venivano comunicate da Napoli, aveva dovuto segnalare alle navi in crociera la necessità di condursi con molti riguardi verso le navi straniere. Poiché era ovvio che Garibaldi non sarebbe giunto battendo la bandiera di Napoli, il compito della crociera veniva ad essere notevolmente complicato dalle necessità politiche che i supremi dirigenti borbonici non si stancavano di sottolineare, probabilmente in relazione al ricordo bruciante che il governo napoletano doveva avere circa l'incidente del *Cagliari*, di tre anni precedente [9]. Il risultato delle disposizioni contraddittorie, secondo le quali la flotta doveva impedire ad ogni costo lo sbarco paventato di Garibaldi *affrontandolo in mare* — non bisogna dimenticare che sulle navi napoletane non erano imbarcate truppe da sbarco, ciò che rese più facile l'azione garibaldina a Marsala — ma conducendosi al tempo stesso col massimo garbo, fu che gli ufficiali comandanti delle unità impegnate nella crociera rimasero psicologicamente ossessionati dal timore di commettere delle *gaffes* politiche. Gravi manchevolezze tecniche vennero poi ad inificiare il mantenimento del blocco: anzitutto, per coprire il Canale di Sicilia, invece di scaglionare a ventaglio sulle Egadi un gruppo di unità che sbarrasse il Canale, facendolo fiancheggiare al largo della costa verso Palermo da un pattugliamento a zone contigue affidato a singole unità, il comando borbonico predispose una

(9) Il *Cagliari*, il piroscafo di Rubattino che era servito alla spedizione di Pisacane, fu catturato il 28 giugno 1857 sulla via del ritorno, 12 miglia al largo di Capri, dalle fregate napoletane *Tancredi* ed *Ettore Fieramosca* e dichiarato il successivo 28 novembre preda di guerra perché «bastimento di natura piratica e servito di mezzo ai nemici del Regno». Ma l'intervento piemontese e la pesante pressione dell'Inghilterra in favore del governo di Torino trasformarono la questione da giuridica in politica, che si risolse con un clamoroso cedimento del governo di Napoli. Il *Cagliari* fu restituito l'8 giugno 1858. Cfr., per tutti sull'argomento, ROMITI, *Le Marine Militari italiane nel Risorgimento, (1748-1861)*, Roma 1950, pagg. 272-75; H. HEARDER, *La cattura del «Cagliari». Una disputa tripartita fra Napoli, Piemonte e Inghilterra (1857-1858)*, in *Rassegna storica del Risorgimento*, aprile-giugno 1960, pagg. 226-35.

crociera costiera a gruppi che interessava anche la riviera meridionale della Sicilia; in tal modo rimanevano continuamente scoperti larghi tratti in cui l'eventuale invasore avrebbe potuto infiltrarsi, non solo, ma il problema del pattugliamento costiero, una volta che l'imbocco del Canale di Sicilia era insufficientemente guardato, veniva inopinatamente a complicarsi, con l'enorme allungamento del fronte marittimo prospiciente le coste meridionali della Sicilia [10]. Oltre a tale errore fondamentale di carattere strategico — probabilmente anch'esso connesso con preoccupazioni d'indole politica, miranti a non allontanarsi che il minimo possibile dalle acque territoriali onde evitare incidenti [11] — numerosi altri inconvenienti vennero a minare l'efficienza della crociera: soprattutto gli incarichi inerenti i trasporti marittimi di truppe e di munizioni, la trasmissione di corrispondenza urgente, il trasporto di personalità, ecc., tutti compiti che distolsero unità dalla crociera e ne scompaginarono continuamente l'organizzazione. Infine il comandante in capo della zona nevralgica, il capitano di vascello Cossovich, invece di imbarcarsi sulla nave a vapore più veloce, come sarebbe stato più logico trattandosi di dover rapidamente intervenire, senza dover essere legati al vento, in questo o quel punto, si installò su una fregata a vela, la *Partenope*, fornita di un buon numero di cannoni, ma assolutamente inadatta a competere con le navi a vapore in un'operazione di crociera.

Al comando del Cossovich erano, oltre la fregata *Partenope*, forte di 60 cannoni, la corvetta *Valoroso*, da 12 cannoni, la corvetta *Stromboli*, da 6 cannoni, il vapore armato *Capri*, da 2 cannoni, dislocati in crociera tra Capo San Vito e Mazara del Vallo: da questa ultima località a Capo Passero, inoltre, battevano la costa l'*Ercole*, l'*Archimede*, da 6 cannoni ciascuno, ed altre unità similari. Risulta evidente l'inutile dispersione delle navi lungo tutta la costa meridionale: solo elemento a controbilanciare questa situazione era l'apporto dato dalle segnalazioni dei semafori costieri, segnalazioni abbastanza ben organizzate.

---

(10) Senza contare che le considerazioni di natura strategica potrebbero non fermarsi qui. Una volta aperta alle navi che portavano la truppa di invasione la via delle Sirti, potevano essere direttamente minacciate da uno sbarco anche coste apparentemente molto lontane, come quelle orientali della Sicilia, quelle ioniche dell'Italia meridionale e, addirittura, quelle adriatiche del Regno delle Due Sicilie, inoltre, la presenza di Malta, controllata da una potenza apertamente ostile ai Borboni, poteva costituire il trampolino, il punto d'appoggio eventualmente necessario a chi volesse minacciare i domini borbonici al di qua e al di là del Faro.

(11) Successivamente, infatti, le due navi *Utile* e *Charles and Jane*, che portavano uomini della spedizione Medici, furono fermate presso Capo Corso dalle fregate napoletane *Fulminante* e *Ettore Fieramosca*, nella notte del 9 giugno, e furono condotte a Gaeta, ma il 30 imbarcazioni e passeggieri furono lasciati liberi proprio in seguito a proteste piemontesi ed americane fondate sul fatto che il piroscafo sardo e il veliero americano non erano stati catturati nelle acque territoriali napoletane. Cfr. CRISPI, *I Mille*, Milano 1911, pagg. 167-68; TREVELYAN, *Garibaldi e la formazione d'Italia*, Bologna 1913, pagg. 372-82 e 417; OTTOLINI, *Volontari Garibaldini catturati dai Borboni*, in *Rassegna Storica del Risorgimento Italiano*, Roma aprile-giugno 1918, pag. 316.

2. La scelta di Marsala per lo sbarco ha dato esca a molte fantasie, tante che rimane difficile raccapezzarsi in mezzo a tante supposizioni ed affermazioni contrastanti. Prendendo per buono quanto ha scritto il Lodi, sarebbe stati il Castiglia, la notte precedente lo sbarco, a consigliare a Garibaldi di puntare su Marsala, invece che su Porto Palo, dove il Generale voleva dirigersi. Il consiglio sarebbe stato determinato dagli scarsi fondali esistenti nel luogo prescelto da Garibaldi, dopo che aveva dovuto rinunciare al primitivo disegno di prendere terra a Castellamare del Golfo, e dalla possibilità di scorgere ad occhio nudo l'arrivo eventuale di incrociatori napoletani e di cambiare rotta in tempo, gettandosi in Tunisia o in Sardegna [12]. Comunque fosse, certo è che fin dal 3 maggio lo stesso Francesco II, scrivendo al Castelcicala, aveva fatto presente che «...sopra Marsala o Mazzara, il preteso sbarco sarà facilmente diretto» [13]. Né una tale idea poteva essere considerata stravagante, quando si tiene presente che corrispondenze di fine aprile avevano informato mezza Europa che «soltanto nella provincia di Marsala l'autorità reale non è stata ristabilita» [14], per cui quasi tutti, in Italia ed all'estero, si aspettavano il tentativo di sbarco proprio in quella zona, se non addirittura molto più ad est. Così il cardinal Sacconi, nunzio apostolico a Parigi, informando l'11 maggio il cardinal Antonelli, segretario di stato, dell'atteggiamento del governo francese, che disapprovava la spedizione di Garibaldi, aggiungeva: «*Debbo avvertire l'Eminenza Vostra Reverendissima che avvisi giunti da più luoghi fanno qui ritenere a vari personaggi, che il Garibaldi abbia in vista di sbarcare almeno una parte della sua banda, in qualche punto delle coste napolitane dell'Adriatico, onde accendere la rivoluzione anche in terra ferma e procurare maggiori imbarazzi al Governo di Francesco II. Converrebbe perciò che da noi si stesse in guardia nelle Marche*» [15].

D'altra parte, la partenza della spedizione aveva suscitato un tale vespaio di commenti, di proteste e di entusiasmi [16], che la squadra napoletana sapeva

---

(12) Cfr. ROMITI, *cit.*, pag. 281.

(13) Così il Re al Castelcicala, 9 aprile 1860. Cfr. DE MAJO, *cit.*, pag. 133.

(14) «*...Great agitation prevails throughout the island, including the province of Trapani. It is only in the province of Marsala that the Royal authority has not been reestablished*», in "*The illustrated London News*", 5 maggio 1860.

(15) Il rapp. dell'11 maggio del Sacconi all'Antonelli, da Parigi, è in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 136, fasc. 4895 c..

(16) La stampa reazionaria insorse violentemente contro l'impresa piratesca. Chi tirava in ballo i nomi di famosi corsari e chi si ispirava agli eroi antichi, per definire i novelli argonauti. Ma, mentre "*Il Giornale di Roma*", l'11 maggio, si consolava riportando da Londra che il precedente giorno 4, lord Russel aveva dichiarato alla Camera dei Comuni, rispondendo a sir Acton, che l'Inghilterra era risoluta ad impedire che il Piemonte potesse, a mezzo di Garibaldi o di altri, recare aiuto ai ribelli siciliani, la ginevrina *Espérance*, lo stesso giornale che aveva pubblicato il 3 marzo una famosa *Memoria indirizzata ai governi ed ai popoli d'Europa dagli abitanti delle Due Sicilie*, stampava il 14 maggio uno squillante articolo di fondo per celebrare la partenza, ormai sicura, di Garibaldi. In esso, fra le altre retoriche e romantiche espressioni, era detto: «Garibaldi è partito. Che il Dio della patria e della libertà lo guidi!... E se Garibaldi commette una follia andando con un pugno d'uomini ad attaccare un regno che ha 100.000 uomini, si può dire che la follia della patria non ha meno potenza di ciò che si chiamava al tempo dell'eroismo cavalleresco la follia della croce».

benissimo che Garibaldi si trovava in mare, diretto in Sicilia. È vero che nella ridda di voci si parlò anche dei dintorni di Napoli e dello Stato Pontificio [17], — per non citare l'idea assurda di una spedizione a Nizza contro la Francia — ma rimane il fatto incontrovertibile che la rivoluzione alla quale Garibaldi voleva accorrere in soccorso era scoppiata in Sicilia, che la preparazione dell'impresa era maturata — ed era di dominio pubblico — nell'ambiente degli emigrati siciliani, che soltanto della Sicilia si erano occupati e preoccupati i governi in relazione alla ventilata spedizione [18]. I napoletani sapevano quindi in tempo che Garibaldi era in navigazione e dovevano prevedere verso quali zone era diretto: se non lo intercettarono in tempo ciò fu essenzialmente perché la crociera non si dimostrò all'altezza della situazione, e perché la buona fortuna aiutò benevolmente l'impresa dei Mille, non potendosi certo sostenere che un'imprevedibile, sconvolgente trovata strategica del Generale abbia eluso le difese del nemico. Anche le voci che corsero — e che furono riportate in Italia ed all'estero — sulla nazionalità mentita della bandiera che Garibaldi aveva issato sulle sue navi erano false: la spedizione non alzava né la bandiera maltese, né quella americana [19], ma davanti a Marsala inalberò il tricolore del Regno di Sardegna.

3. Mentre le due navi di Garibaldi al largo di Trapani procedevano verso Marettino, la crociera napoletana continuava a battere le coste della Sicilia occidentale senza seguire un piano preordinato che desse garanzia di successo, ostacolata continuamente dai diversi compiti che, come si è accennato, le venivano assegnati. Inutili gite di unità a Malta per assumere informazioni si alternavano

---

(17) Cfr. il citato numero del 5 maggio del *"The Illustrated London News"*, ad esempio. Ma non mancò chi pubblicò anche la notizia dell'avvenuto sbarco a Napoli, come *"La Gazzetta di Genova"* del 14 maggio 1860: «Ci arrivano, una sopra l'altra, due notizie... La prima... è lo sbarco di Garibaldi, non già in Sicilia, ma nei dintorni di Napoli...».

(18) Cfr. AGRATI, *I Mille nella storia e nella leggenda*, Milano 1933, pagg. 24-34. Non per nulla in seguito uno dei problemi più spinosi che Garibaldi dovette affrontare al momento del passaggio dello Stretto fu l'impreparazione psicologica di molti ad un'impresa che non fosse limitata alla Sicilia. E solo alla Sicilia aveva fatto esplicitamente riferimento il Russel parlando alla Camera dei Comuni il 4 maggio, mentre proprio attorno alla Sicilia il governo di Napoli aveva fatto eseguire la famosa crociera protettiva.

(19) Secondo il CARAFA le due navi erano «senz'alcuna bandiera», cfr. la nota del 12 maggio, *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, Bologna 1949, pag. 92. *"L'Illustration"* del 12 maggio, pag. 298, pubblicava invece: «...si assicura che Garibaldi s'è imbarcato su un bastimento maltese con un certo numero dei suoi antichi compagni. Il governo sardo ha preso cura di telegrafare a Cagliari e a Sassari per far visitare i bastimenti piemontesi ed opporsi alla impresa. Il 19 maggio, pag. 314, lo stesso giornale affermava invece che Garibaldi aveva preso il mare su due vapori della Società Transatlantica e che, essendo cittadino americano, aveva inalberato *«le pavillon étoilé de l'Union»*. Il capitano di fregata Marryatt racconta, nel suo rapporto al capitano di vascello Thomas Cochran, datato da bordo dell'*Intrepid*, tra Marsala e Palermo, il 19 maggio 1860, che, avendo intervistato a Marsala uno dei compagni di Garibaldi lasciato indietro perché ammalato, gli domandò perché era stata usata la bandiera sarda, ed egli rispose: per dare maggior forza al movimento», in P.R.O., Londra, *Admirality*, I, 5733, fasc. 828 (Appendice, II).

con i falsi allarmi, i trasporti di materiali e di truppe e con gli ordini contraddittori che le diverse autorità, dal re in persona fino al comandante della crociera, continuamente emanavano. Il 9 maggio Francesco II ebbe il dubbio che la spedizione stesse organizzandosi sul compiacente suolo tunisino, sull'altra sponda del Canale di Sicilia, e trasmise in proposito un suo «consiglio» — meglio sarebbe stato definirlo un ordine, data l'altissima autorità che lo emanava — che prevedeva l'invio dello *Stromboli* a Tunisi per avere informazioni. Il 10 mattina l'*Eolo*, appena rientrato a Palermo, ricevette l'ordine di raggiungere lo *Stromboli* e di mandarlo a Tunisi. L'*Eolo*, piccola nave a vapore, salpò attorno al mezzogiorno del 10 maggio e costeggiando la Sicilia occidentale si diresse verso il Canale. Nel frattempo lo *Stromboli*, al comando dell'Acton, dopo aver incrociato tutto il giorno 10 nella zona del Canale, entrò la sera nel porto di Marsala, ma dopo qualche ora ne sortì, riprendendo la navigazione verso sud-est. L'Acton aveva in animo di mantenere una crociera pendolare tra Mazara e le Egadi, e infatti, superata Mazara, tornò indietro, mantenendosi sempre a breve distanza dalla costa. Ma alle 8 del mattino incontrò la *Partenope*, con a bordo il comandante in capo Cossovich, e si fermò per trasbordare delle provviste dalla nave ammiraglia. L'*Eolo*, intanto, aveva incontrato il *Capri* e gli aveva segnalato di dover trasmettere allo *Stromboli* l'ordine di andare a Tunisi e di trasbordare su quella nave due cannoni, con artiglieri e serventi, che aveva imbarcato a Trapani. Ci fermiamo su questo disordinato andare e venire di navi che si cercano e non si trovano, o si trovano al momento meno opportuno, per sottolineare come la crociera fosse mal organizzata e come Garibaldi — da parte sua — fosse sostenuto dalla fortuna. Lasciata la *Partenope*, che non aveva da fornirgli il carbone di cui aveva bisogno, lo *Stromboli* volse la prora su Trapani, ed avrebbe probabilmente tagliato la rotta ai sopravvenienti vapori di Garibaldi, se non avesse dovuto fermarsi di nuovo, al largo di Mazara, per effettuare dal *Capri* — o dall'*Eolo* — il trasbordo dei due cannoni imbarcati a Trapani e del personale relativo. Quest'ultima operazione fu decisiva, perché fu effettuata dalle 11,30 alle 13 circa, cioè mentre il *Piemonte* e il *Lombardo* arrivavano a Marsala ed iniziavano lo sbarco dei volontari.

Le due navi dei Mille, dopo le peripezie della notte tra il 10 e l'11 maggio, durante la quale per poco la nave di Bixio non aveva investito il *Piemonte*[20], erano giunte di conserva, all'alba dell'11, al largo di Trapani. Il mare era calmo e la giornata serena: alle 8 fu dato l'ordine di dirigere su Marsala, mentre le due

---

(20) Il *Piemonte* faceva 9 miglia all'ora, il *Lombardo* soltanto 7. Durante la giornata del 10 maggio il *Piemonte* si era allontanato dall'altra nave e la ritrovò nel buio della notte senza luna, dopo che sia gli uomini imbarcati sul *Lombardo* sia quelli del *Piemonte* avevano temuto di dover sostenere un abbordaggio. Pare infatti che il *Piemonte* non tenesse più acceso — per non attirare l'attenzione di eventuali unità da guerra napoletane — il fanale rosso che costituiva il segnale di riconoscimento convenuto, per cui il Bixio si era preparato ad attaccarlo, convinto che si trattasse di una nave nemica. Cfr. AGRATI, *I Mille, ecc.*, cit., pagg. 142-48.

navi stavano attraversando il piccolo arcipelago della Egadi. A bordo regnava un'atmosfera tranquilla e tra i volontari, ormai in vista della Sicilia, c'era un'atmosfera di entusiasmo e di esultanza. Le poche camicie rosse di cui disponeva la spedizione erano state già sorteggiate al mattino e coloro cui erano state assegnate le avevano già indossate [21]. In quel momento aveva luogo più a sud-est, in prosecuzione della rotta che le navi garibaldine stavano seguendo, il trasbordo delle provviste della *Partenope* allo *Stromboli*, e nei pressi dovevano trovarsi anche il *Capri* e l'*Eolo*: malgrado la conclamata intenzione di Garibaldi di abbordare le navi borboniche che eventualmente si fossero incontrate [22], riesce molto difficile fargli un qualunque credito di successo se, con la colubrina rubata a Talamone e con il cannoncino sistemato a poppa, avesse dovuto affrontare i 60 cannoni della fregata napoletana, od anche soltanto i 6 cannoni dello *Stromboli*. Il *Piemonte* e il *Lombardo*, attraversate le Egadi dopo essere stati avvistati dal semaforo costiero della Favignana — e vi sarebbero in proposito molte riserve da fare sulla felicità della rotta scelta dai garibaldini, che avrebbero potuto passare molto più al largo della Sicilia, verso Tunisi, evitando un avvistamento che poteva essere ritenuto certo — puntarono verso sud-est, con una rotta parallela alla costa, lungo il bassofondo dello Stagnone, diretti a Marsala. Le navi napoletane erano fuori dal cerchio dell'orizzonte ma i cannocchiali rivelarono che due navi da guerra erano ancorate davanti al porto: le due unità avevano le alberature bianche come quelle borboniche, ma, per buona sorte dei garibaldini, erano inglesi. I capi della spedizione lo seppero da uno *scooner* [23] britannico che incontrarono attorno alle 10 del mattino, mentre continuavano a navigare verso Marsala, e ne ebbero conferma dagli occupanti di una paranza da pesca marsalese, condotta dal proprietario Antonio Strazzeri, che il *Piemonte* fermò poco dopo. Lo Strazzeri fu obbligato a salire a bordo della nave di Garibaldi ed a fornire le informazioni richieste, mentre la sua imbarcazione veniva presa a rimorchio: fu cosa assai utile, perché tale paranza fu impiegata nel porto di Marsala per lo sbarco degli uomini e dei materiali dal *Lombardo* arenato.

4. Secondo i fantasiosi raccolti dell'Abba [24], l'ultima parte del viaggio dei Mille, davanti a Marsala, fu caratterizzata da una corsa affannosa tendente a battere in velocità i sopraggiungenti incrociatori napoletani. E numerosi giornali contemporanei lo avallano con i loro racconti, copiandosi regolarmente l'uno dal-

---

(21) Secondo il Nievo, che appartenendo all'Intendenza avrebbe dovuto essere ben informato, le camicie rosse erano soltanto 280.

(22) Cfr. FIGLIOLI, *Marsala nell'epopea garibaldina*, Marsala 1916, pagg. 146-47.

(23) *Scooner* o *Schooner* era un tipo d'imbarcazione a vela a due o tre alberi.

(24) Cfr. ABBA, *Da Quarto al Volturno - Noterelle di uno dei Mille*, XVII ediz., Bologna 1930, pagg. 35-6: «Due navi corrono a vista dietro di noi!... Ma siamo certi di sbarcare, sebbene le due navi ci inseguano sempre. Hanno guadagnato un bel tratto. Vengono sbuffando...».

l'altro [25], in modo da presentare in maniera eccezionalmente avventurosa l'ultimo atto dell'epica spedizione marittima. Così, secondo la *Gazzetta di Torino* del 15 maggio, avrebbe avuto luogo una vera corsa alla morte, un inseguimento a cannonate sul mare, tra i garibaldini ed i napoletani, interrotto dal provvidenziale intervento delle navi britanniche. Già altri ha fatto giustizia di questa leggenda [26], dimostrando come il *Piemonte* e il *Lombardo* furono scoperti per caso: l'ufficiale di turno sulla plancia dello *Stromboli*, dopo che verso le 13 dell'11 maggio era terminato, dopo un'ora e mezza di sforzi, il trasbordo dei cannoni e degli artiglieri dal *Capri*, vide davanti a Marsala ancorate due unità da guerra — le due navi inglesi *Argus* ed *Intrepid* — e le segnalò al comandante Acton. Le due unità inglesi non erano presenti nel porto precedente, quando lo *Stromboli* si era fermato a Marsala per qualche tempo, per cui l'Acton volle avvicinarsi per veder meglio e scoprì in questo modo i due vapori sardi che sbarcavano gente e materiali. Segnalò allora di accorrere alle altre navi borboniche e il *Capri* rimorchiò per un tratto la *Partenope*, lasciandola poi a qualche miglio dalla costa per far più presto ad intervenire o forse perché si era levato un vento favorevole.

L'arrivo dell'Acton, se fosse stato seguito da un'azione decisa, avrebbe potuto certamente essere di danno notevole ai garibaldini. Mentre infatti il *Piemonte*, evitati scogli e secche, si ancorava felicemente alla punta del molo, il *Lombardo* si arenava a breve distanza da terra: questo imprevedibile incidente poteva seriamente compromettere l'esito dell'operazioni, perché costrinse i garibaldini a scaricare il *Lombardo*, che stazzava 238 tonnellate contro le 180 del *Piemonte* e che trasportava la maggior parte degli uomini, traghettando in barche e natanti i volontari ed il materiale, operazione certamente assai più complessa che se fosse stato possibile arrivare direttamente dalla nave sulla banchina. Le barche locali e la paranza dello Strazzeri si prestarono di buona voglia ad aiutare lo sbarco dei garibaldini, come non hanno mancato di sottolineare gli studiosi marsalesi [27], e soltanto una tartana napoletana dovette essere sollecitata con la minaccia delle armi. Ma lo *Stromboli*, giunto a tiro, perdette tempo prezioso prima di aprire il fuoco addosso agli invasori.

Attorno alle cause della indecisione e del ritardo dell'Acton, nell'aprire il fuoco nacque una polemica che coinvolse, anche sul piano diplomatico, gli inglesi, i quali furono accusati di avere intralciato l'azione delle unità da guerra napoletane. In realtà gli inglesi non fecero nulla di simile. Le due navi da guerra di

---

(25) Cfr. ad esempio, *"La Gazzetta di Torino"* dei giorni 15 maggio 1860 e sgg. e la ginevrina *Espérance* del 20 e del 22 maggio.

(26) Cfr. AGRADI, *I Mille, cit.*, pagg. 162-63.

(27) Cfr. DI GIROLAMO, *Marsala nell'11 maggio 1860*, Marsala 1890, pagg. 8-13; SAMPIERI, *Lo sbarco dei Mille a Marsala*, Venezia-Roma 1893, pagg. 20-22; FIGLIOLI, *cit.*, pagg. 123-246. Secondo il BUSETTO, *Notizie del Generale Nino Bixio*, Fano 1876, il *Lombardo* sarebbe stato fatto incagliare volutamente.

S.M. Britannica erano arrivate davanti a Marsala nella prima mattinata dell'11, con dei compiti ben precisi. L'*Argus*, al comando del capitano di fregata Ingram, doveva sostenere la locale colonia inglese ed i suoi consistenti interessi; l'*Intrepid*, al comando del capitano di fregata Marryatt era a Marsala di passaggio, essendo diretto a Malta per consegnare alcuni dispacci urgenti della Divisione Navale di stazione nelle acque siciliane. Durante la prima fase dell'azione i comandanti inglesi erano a terra, fuori tiro se si fosse aperto il fuoco sui garibaldini da parte dei napoletani. Costoro potevano agire come volevano, anche quando i comandanti britannici stavano conferendo con il loro vice console e con gli esponenti della colonia inglese a terra. Ma il giorno successivo allo sbarco il Ministro Carafa diramò alle potenze, a nome del governo di Napoli, una nota molto vivace che annunciava lo sbarco dei «briganti» di Garibaldi e attribuiva il successo dello sbarco anche ad una chiara complicità di ufficiali della Marina inglese. Ne nacque un vespaio internazionale. Le potenze reagirono condannando il preteso favoreggiamento britannico: il Ministro degli Esteri russo, principe Gorciakov, convocò l'ambasciatore inglese per elevare una solenne protesta a nome dello Zar, mentre il governo della regina Vittoria, chiamato in causa anche dagli oppositori in Parlamento, doveva fornire spiegazioni a più riprese alla Camera dei Comuni.

5. In relazione ai dibattiti parlamentari fu pubblicata una serie di documenti forniti dall'Ammiragliato [28], il più interessante dei quali, il rapporto del capitano di fregata Marryatt, comandante dell'*Intrepid*, servì di base a Trevelyan e ad altri storici per descrivere i fatti di Marsala. Ma anche l'Ingram, comandante dell'altra nave inglese, l'*Argus*, redasse un rapporto, che pubblichiamo integralmente in appendice [29], corredato da uno schizzo che riproduce la posizione delle varie navi a Marsala in quel famoso 11 maggio 1860. Questa testimonianza sembra particolarmente interessante e attendibile, perché proviene da un testimone qualificato, ufficiale di Marina e protagonista dei fatti. Può quindi rappresentare un contributo valido alla conoscenza dei modi in cui si svolse il famoso sbarco. Rapporto e schizzo portano la data del 18 maggio 1860 da Marsala, e furono compilati su richiesta del vice-ammiraglio Arthur Fanshawe, comandante della flotta inglese del Mediterraneo, allo scopo di fornire delucidazioni sui fatti di Marsala, in relazione alle accuse del governo napoletano [30]. Da vari

(28) Cfr. HOUSE OF COMMONS, *Accounts and Papers*, 30°, LXVIII, Londra 1860, pagg. 343-45.

(29) P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828. Rapporto e schizzo erano allegati alla lettera dal Mediterraneo n. 406 del 1860. Lo stesso H.E.W. INGRAM, in un libro posteriore di alcuni anni, *Hearts of Oak*, Londra 1869, descrisse gli stessi episodi, al cap. IV, specialmente alle pagg. 197-98 (Appendice I). Vedi anche M. GABRIELE, *Lo sbarco a Marsala*, in *Nuova Antologia*, Roma, giugno 1960, pagg. 155-68.

(30) L'INGRAM, *cit.*, pag. 200, riporta dal proprio diario, alla data 18 maggio 1860 a Marsala: «È arrivato l'*Intrepid* alle 3,30 a.m., con sei mesi di provviste per l'*Argus*; ed io ricevetti una lettera dall'Ammiraglio che mi ordinava di inviargli un rapporto sui fatti accaduti qui il giorno dello sbarco di Garibaldi, poiché egli aveva ricevuto un telegramma da Napoli che accusava il comandante Marryatt e me di aver impedito alle navi da guerra napoletane di far fuoco sui ribelli». Il rapporto che riportiamo è, appunto, quello richiesto con tale lettera del vice ammiraglio Fanshawe.

indizi sembrerebbe anzi il rapporto dell'Ingram più preciso e attendibile di quello più noto del Marryatt, anche se di quello è certo meno colorito.

L'Ingram così descriveva gli avvenimenti marsalesi dell'11 maggio: «*...In quel giorno, tra le 10 e le 11 antimeridiane, entrambe le navi di S.M. ARGUS e INTREPID, quest'ultima al comando di Marryatt, ancorarono nella rada di Marsala. Io feci fermare la nave di S.M. ai miei ordini nella migliore posizione segnalata dal libro delle direzioni, circa due miglia a sud-ovest della città. L'INTREPID, il cui soggiorno doveva essere breve, ancorò circa un miglio più lontano e più in fuori dalla testa del molo. Recatomi a bordo dell'INTREPID scesi poi a terra in compagnia del comandante Marryatt per far pratica ed ebbi un abboccamento con il vice console in carica, sig. Cossins, e con gli altri residenti inglesi riguardo alla presente situazione in Marsala, ma soprattutto riguardo alla loro posizione dopo che erano stati disarmati per ordine di un generale napoletano... Visitammo in seguito la città e poi ritornammo agli stabilimenti vinicoli inglesi fuori delle mura: quello del sig. Woodehouse è situato più vicino alla città ed ha di fronte il molo e il faro, al lato opposto del porto vinicolo; più distanti si trovano le filande di cotone e i magazzini di vino del sig. Florio (siciliano) e poi, sempre sullo stesso lato della spiaggia, gli stabilimenti del sig. Ingham, lontani circa un miglio dalla città. Ci eravamo fermati qui, quando fu riferito che due vapori sardi, carichi di gente, stavano approssimandosi da nord-ovest; salimmo quindi sul tetto dei magazzini per osservare quanto accadeva. Il vapore più piccolo, con una barca locale a rimorchio, avanzò per primo, passò di prua all'INTREPID e mosse diritto verso il molo, seguito da vicino dall'altra nave. Il primo ancorò felicemente di fianco al faro, ma il secondo si arenò a poca distanza dalla testa del molo. Il primo vascello incominciò immediatamente a sbarcare sul molo uomini armati, ma ci volle molto tempo per trasportare a remi la gente fuori dal vapore arenato*[31]. *Tre navi da guerra napoletane erano in quel momento in vista verso il sud, una fregata a vela e due vapori, distanti 5 o 6 miglia. Uno dei vapori, evidentemente, si accorse della presenza delle due navi straniere e lo vedemmo fare segnalazioni con sventolio di bandiere, mentre dirigeva a tutta forza diritto sulle navi sarde. Il vapore napoletano giunse in breve in ottima posizione per far fuoco sulle navi sarde, una delle quali era ancora affollata dalla forza d'invasione, ma, con nostra grande sorpresa, non aprì il fuoco. Subito dopo vedemmo una barca che andava dal vapore verso le navi del porto, ma quando fu circa a metà strada tornò indietro in gran fretta; noi eravamo allora assolutamente convinti che avremmo visto una scarica dei cannoni napoletani sul vapore che era loro più vicini, ancora pieno di uomini armati, invece la nave napoletana tornò indietro passando vicino all'INTREPID. In seguito venimmo a sapere che aveva salutato la nostra nave e aveva chiesto se non vi fosse a terra alcuna truppa inglese: fu risposto negativamente ma i napoletani furono informati che i comandanti delle due*

---

(31) Veramente importante fu, in questa circostanza, l'aiuto ottenuto dalle barche pescherecce locali. Se è lecito dubitare della legittimità della frase che lo Strazzeri — costretto a collaborare con i garibaldini, anzitutto per paura — andava poi ripetendo per vanteria: «*Io lo fici d'Italia*», si può ritenere che la collaborazione degli scafi locali fu prestata volentieri.

navi ed alcuni ufficiali dell'INTREPID erano sbarcati. Il comandante napoletano domandò quando essi sarebbero ritornati, sicché il cannoniere dell'INTREPID fu inviato a terra per informare di ciò il comandante Marryatt, il quale lo mandò immediatamente in città a richiamare i suoi ufficiali.

La fregata napoletana che era stata vista a vele basse lontano verso il sud stava ora avvicinandosi, correndo col vento in poppa a vele spiegate e accompagnata da un vapore armato del Governo. Era ormai trascorsa quasi un'ora dal momento in cui il loro vapore da guerra era giunto a portata di cannone ed erano circa le quattro pomeridiane. Tutte le truppe, rifornimenti e cannoni, erano stati già sbarcati dalle navi sarde e si affrettavano il più possibile(32) *lungo il molo verso la città, quando l'unità napoletana aprì il fuoco sopra di essi.*

Il comandante Marryatt, io ed il vice console in carica, Cossins, ci recammo all'INTREPID e poi procedemmo a bordo del vapore napoletano, semplicemente per chiedere al suo capitano di evitare il più possibile di danneggiare le proprietà inglesi nell'adempimento dei suoi doveri verso il proprio governo; egli promise di far ciò, e ci pregò di constatare che stava tirando basso (33) *cosicché non poteva colpire la città.*

Ritornando all'INTREPID, passammo davanti alla fregata, che scaricò sulla città una bordata molto meno discriminata e poi virò di bordo e si ancorò, continuando a fare un fuoco disordinato ed occasionale. Io attribuii a questo vascello il danno fatto ai magazzini del signor Woodehouse. Il vapore armato prese parte al cannoneggiamento, ma non riuscimmo a capire dove il suo fuoco fosse diretto.

Incontrammo un ufficiale di questa nave (34), *che venne a chiedere al comandante Marryatt di prestargli una delle scialuppe dell'INTREPID, affinché potesse andare ad intimare la resa ai vapori sardi, che erano ormai stati abbandonati. Questa strana richiesta fu naturalmente rifiutata; le barche armate della squadra napoletana presero possesso delle navi sarde. Entrambe le navi (sarde) furono trovate con delle falle; il vapore più piccolo fu salvato dall'incagliarsi dai napoletani e fu rimorchiato in mare aperto dal vapore armato. In seguito ho sentito dire che fu svuotato a Trapani e poi mandato a Napoli. Il vapore più grande rimane ancora arenato e nessuno sforzo dei napoletani riesce a disincagliarlo.*

---

(32) Nel testo: «*...were making the best of their way*». Parrebbe quindi avessero una certa fretta, contrariamente a quanto altri affermarono, e lo stesso INGRAM — e con lui l'AGRATI, *I Mille, cit.*, pag. 183 — in altra occasione (*cit.*, pag. 197) confermò. Pur ammettendo che i volontari si condussero assai dignitosamente, non c'è dubbio che la versione di questo rapporto è quella che appare più verosimile, con i cannoni del nemico a tiro.

(33) Nel testo: «*...firing low*». L'Acton cercava di colpire a tiro radente i volontari in marcia sul molo alto mezzo metro sul mare e difeso da un antemurale di un altro mezzo metro.

(34) Parrebbe del *Capri*, ultimo bastimento di cui si sia parlato, ma altri dice, forse a maggior ragione, della *Partenope*, che era la nave di bandiera della Divisione napoletana.

Al tramonto cessò il fuoco, la forza da sbarco era ora dentro la città, la sola sua perdita era stata un uomo ferito da un colpo morto [35]. *L'INTREPID partì per Malta ed io spostai l'ARGUS di circa un miglio più verso terra, per una miglior protezione degli stabilimenti vinicoli.*

La mattina seguente alle cinque e mezza truppe in numero di circa un migliaio [36] *furono viste marciare fuori della città sulla strada che porta nell'interno e poco dopo il sig. Cossins venne a bordo per informarmi che aveva visto il generale Garibaldi, loro capo, e aveva parlato con lui.*

Io ho l'onore, nel rispondere alle vostre ulteriori domande, di affermare che non sono al corrente di alcun prigioniero che sia stato catturato dai napoletani a bordo dei vapori sardi, e confido, Signore, che i fatti esposti dimostreranno sufficientemente quanta poca verità vi fosse nel telegramma ricevuto da Napoli, quando esso asserì che le navi da guerra inglesi a Marsala avevano impedito alle navi napoletane di far fuoco sugli invasori...» [37].

Da questo rapporto, per quanto assai conciso, e dallo schizzo allegato si può avere un'idea attendibile di come si siano svolti i fatti. Le navi britanniche rimasero ferme all'ancora durante tutta l'azione, e soltanto quando l'*Intrepid*, a sera, salpò per Malta, l'*Argus* si spostò, venendo a prendere il posto dell'*Intrepid* di fronte ai «bagli» dei cittadini inglesi.

6. Un'altra interessante testimonianza, generalmente poco conosciuta, è costituita dal colorito racconto sullo sbarco di Garibaldi a Marsala che l'*"Illustrated London News"* pubblicò il 26 maggio 1860, desumendolo da una lettera scritta da un ufficiale a bordo di una nave inglese alla fonda [38] davanti a Marsala. Il racconto incomincia con l'arrivo delle due unità militari inglesi, che si ancorarono dinanzi alla città alle 10 del mattino dell'11 maggio; ma — aggiunge la corrispondenza — vi erano anche due vapori napoletani — parrebbero lo *Stromboli* e il *Capri* — che avevano accompagnato le navi inglesi «senza dubbio per vedere

---

(35) Oltre al volontario ferito, fu ucciso anche un cagnolino zoppo: non si può dire che il bombardamento navale avesse ottenuto dei risultati strepitosi! Secondo il Capuzzi, volontario garibaldino, le bordate borboniche «erano salve di gioia per il nostro arrivo», onde «Nessuno fu ferito». Cfr. G. CAPUZZI, *La spedizione di Garibaldi in Sicilia*, 3ª ed. a cura di V. Baroncelli, Brescia 1960, pag. 36.

(36) Su questa cifra concorda anche l'altro rapporto che segue: e corrisponde al vero. Il Marryatt invece, nel suo rapporto n. 331 del 12 maggio valutò la truppa da sbarco a 2.000 uomini: quasi esattamente il doppio di quelli che erano (1.089). Cfr. il citato rapp. nelle carte del Parlamento inglese, luogo cit.; una copia è pure in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828.

(37) Il rapp., n. 47, porta il titolo *Proceedings at Marsala*, scritto da bordo del vapore di S.M. *Argus*.

(38) «*...on board an English vessel of Marsala...*» letteralmente: *a bordo di un vascello inglese fuori Marsala*. Doveva trattarsi di una delle navi mercantili che si trovavano alla fonda davanti a Marsala il giorno dell'arrivo di Garibaldi.

che cosa facevano» [39]. Le due unità napoletane si allontanarono per sorvegliare la costa o per informare la fregata dell'arrivo degli inglesi, e allora, non appena i vapori borbonici furono fuori vista, comparvero dal lato opposto dell'orizzonte altri due vapori, i quali puntarono a tutta forza sul porto, issando i colori di Sardegna. Essi passarono vicinissimi alle navi inglesi [40]: il più piccolo dei due avanti, con pochissimi uomini visibili sul ponte [41], ma in plancia, oltre al capitano e al pilota, v'era un ufficiale in camicia rossa e «con una piuma sul cappello» [42]. Tutti erano armati, e un pezzo da campagna spuntava da un'apertura del parapetto, all'altezza del tamburo copriruota di tribordo [43]. L'altro battello, più grande, era «letteralmente gremito di uomini» [44], alcuni in rosso, altri in verde scuro, «la maggior parte semplicemente in borghese» [45]. Così apparvero in quella memorabile mattina i due strani vapori. Entrambi diressero al molo, ma, mentre al primo tutto andò bene, l'altro si arenò un centinaio di metri prima della testa del molo. Subito incominciò lo sbarco dal *Piemonte*, ed era sorprendente chiedersi dove fossero stati stipati tutti quegli uomini che scendevano risolutamente a terra dal suo bordo: sbarcavano e si avviavano in piccoli gruppi verso la città, senza fretta, come se si fosse trattato di un convegno di crocieristi inglesi provenienti da Malta. C'era il solito affaccendato ufficiale sanitario che si affannava a chiedere loro se «avessero fatto pratica» [46], e questa fu la unica difficoltà, eccetto naturalmente «il semaforo di segnalazione, che faceva girare le sue braccia come se fosse preso da un accesso di rabbia» [47]; all'ufficiale sanitario fu ordinato di marciare diritto verso il semaforo, davanti alla comitiva sbarcata. In dieci minuti il semaforo aveva smesso di disturbare. V'era un altro affannato funzionario governativo che scriveva la lista dei nomi delle persone compromesse, ma le carte di questo signore furono tranquillamente «distribuite in pezzi molto più piccoli di quanto egli avrebbe voluto» [48]. Poi furono aperte le porte della prigione e, sebbene non vi fosse il tempo di procedere ad una

(39) «*...to watch their proceedings, no doubt*».

(40) «*...and come so close round the stern of one of our ships that it was impossible to mistake who or what they were*».

(41) «*...but few men were to see on her deck*».

(42) Proprio così: con «*a feather in his cap*».

(43) Sia il *Piemonte* che *Lombardo* erano navi a ruote: ciò le rendeva particolarmente vulnerabili in caso di scontro navale.

(44) «*...literally crammed with men*».

(45) Questa maggioranza «*in plain citizens' attire*» è difficile immaginarla in atto di marciare marzialmente, come dirà dopo, quasi fossero ad una parata: sarebbero stati almeno grotteschi.

(46) «*...if they had pratique*», si trattava della «pratica» sanitaria che coloro che arrivavano erano tenuti a fare in tutti i porti.

(47) «*...that confounded semaphore swinging its arms about as if in a rage*».

(48) «*...distributed in much smaller pieces than he had intended*».

liberazione sistematica, non v'è ragione di temere che sia stato rilasciato alcuno che non fosse criminale politico: il governo di Napoli non disponeva di spazio da sprecare per delinquenti comuni.

Nel frattempo il vapore più piccolo era stato vuotato degli uomini, del materiale, dei cannoni e delle munizioni, mentre l'altro se ne stava vicino al molo aspettando uno spostamento, come se fosse appartenuto alle truppe regolari di S.M.. Dopo poco, una quantità di barche di ogni tipo [49] accorse lungo i fianchi del vapore arenato e gli uomini incominciarono a scendere la scaletta in perfetto ordine. Che momento per i nostri prodi compagni, che erano tutt'occhi [50]! I due vapori napoletani tornavano indietro a tutto vapore, più forte che potevano, e sgomberavano il ponte mettendosi in assetto di combattimento [51], mentre anche la fregata lasciava il suo ancoraggio spiegando tutte le vele ad un magnifico vento. Vennero sempre più vicino, bene a tiro, e ancora v'erano centinaia di uomini da sbarcare. Era uno spettacolo superbo vederli entrare nelle barche con calma come se fossero l'equipaggio di un canotto alle regate di Spithead. Intanto un vapore napoletano si fermò: dalle navi inglesi tutti gli occhi erano fissi al cannone di prua del vapore. «Perché non spara?». Ma no! la nave tornò indietro e defilando segnalò alla fregata che «nel frattempo si stava pericolosamente avvicinando». Gli uomini di Garibaldi erano tutti sbarcati e marciavano per quattro come in una parata, allontanandosi dal molo. Arrivò infine un colpo dal vapore: corto; un altro: gli uomini sulla banchina si abbassarono e la cannonata passò sopra di loro, mentre essi riprendevano a marciare. Ma ecco che anche la fregata fu in linea! Ammainate le vele, si pose in linea con la testa del molo e fece partire una bordata di mitraglia con grande fracasso: i volontari si abbassarono, la tempesta passò sopra di loro, e di nuovo essi furono in piedi, marciando ordinatamente come prima. La fregata e i vapori virarono allora un poco di bordo accontentandosi di sparacchiare qualche colpo isolato contro i gruppi che lavoravano a sgomberare la banchina del materiale sbarcato, servendosi di numerosi carri e cavalli. Di tanto in tanto un colpo di rimbalzo li avvolgeva in una nuvola di polvere, e questo fu tutto. Dei 1.200 uomini sbarcati con armi, munizioni e quattro pezzi d'artiglieria da campagna, uno solo rimase ferito: lo sbarco fu realizzato «esattamente in un'ora e tre quarti, proprio sotto il naso di una fregata e di due vapori da guerra, senza fretta né confusione, e senza ricambiare un colpo» [52].

---

(49) «*in any number, and off all sizes*»: parrebbe proprio si trattasse di una partecipazione totale ed entusiastica: abbiamo detto che probabilmente fu così, ma questa corrispondenza non va presa sempre alla lettera nei dettagli.

(50) «*...with all their eyes and glasses*», con gli occhi e con gli occhiali, non c'è che dire!

(51) I vapori tornavano indietro «*as hard as they could come, hand cleared for action, too*».

(52) Spararono dopo, almeno a quanto alcuni riportano — Sampieri, Abba, ecc. — i carabinieri genovesi al comando di Mosto, forse per respingere le barche dei marinai napoletani che venivano ad impadronirsi dei vapori abbandonati.

7. Le millanterie delle fonti ufficiali ed ufficiose napoletane contribuirono a confondere le idee, in un primo momento, su ciò che era realmente accaduto a Marsala [53]. Gli organi reazionari di stampa riprendevano con grande rilievo le notizie che presentavano lo sbarco come un mezzo disastro per i garibaldini, che avevano perduto navi e uomini [54], ma ben presto la verità si fece luce, vestendo di una forza nuova le, a prima vista, imprudenti affermazioni dell'*Esperance*, che nel suo fondo del 16 maggio aveva proclamato essere ormai «inevitabile» la caduta dei Borbone di Napoli. E tra le notizie «favorevolissime» che giungevano dalla legazione napoletana e quelle «pessime» che pervenivano dal governo francese, il cardinal Sacconi, Nunzio Apostolico a Parigi, doveva ben presto acconciarsi a ritenere esatte queste ultime, sebbene il suo superiore Antonelli lo confortasse, deplorando che certa stampa osasse diffondere certe allarmanti notizie filogaribaldine [55].

Eppure tutta questa polemica, che condusse *"Il Giornale di Roma"* a battagliare penosamente contro i mulini a vento [56] avrebbe forse potuto essere evitata, se si fosse posto mente fin dall'inizio al tono iracondo e disperato che caratterizzava la nota napoletana del 12 maggio alle potenze. Tra le righe si leggeva che tutto era andato male per i borbonici nelle acque di Marsala, e si accusavano esplicitamente le navi inglesi di aver protetto la piratesca invasione

(53) Cfr. *"Il Giornale del Regno delle Due Sicilie"*, specialmente il numero del 14 maggio.

(54) *"Il Giornale di Roma"* pubblicava il 14 maggio, riprendendo la notizia dalla *Patrie*, che «due R. fregate napolitane nelle acque di Marsala hanno col loro fuoco uccisi molti filibustieri, calato a fondo il piroscafo *Lombardo* e catturato l'altro il *Piemonte*, sui quali coloro erano imbarcati». Il 15 invece *"La Gazzetta di Torino"* parlò solamente di quattro morti, e fu ripresa dall'*Espérance* del 20 maggio. Il 16 *"La Gazzetta di Genova"* riportava un dispaccio telegrafico giunto da Napoli in cui si affermava che: «due fregate napoletane davanti a Marsala hanno fatto fuoco e ucciso parecchi filibustieri». Il 17 *"La Gazzetta di Milano"* pubblicò una corrispondenza da Genova nella quale, tra l'altro, si diceva: «...mi fu assicurato aver Garibaldi perduto, nello sbarco, 62 uomini: 17 morti, gli altri più o meno feriti. Il generale sarebbe in questo numero, avendo toccata una lieve ferita alla spalla dritta». Alcuni organi di stampa francesi insinuavano addirittura che Garibaldi non fosse nemmeno in Sicilia e che nessuno lo avesse visto: cfr. *"Il Giornale di Roma"* del 24 maggio.

(55) Cfr. i rapp. del Sacconi all'Antonelli da Parigi del 18 e del 22 maggio: nel primo il Nunzio Apostolico a Parigi, deplorando l'atteggiamento della stampa ufficiosa francese che magnificava i pretesi successi garibaldini, faceva sapere che ciò era fonte di allarme e di deprezzamenti in borsa; riferiva anche che gli era stato detto trattarsi di un mezzo per sbarazzarsi degli italiani esuli in Francia, incoraggiandoli a partire con notizie esagerate. L'Antonelli, il 26 maggio, unendo le sue alle deplorazioni del Nunzio sulle falsità e le intemperanze della stampa, aggiungeva: «Quali prove di valore abbiano dato in questa circostanza (Calatafini) le truppe napolitane, e come sieno rimaste in qualsivoglia scontro vittoriose, Ella avrà potuto apprendere dai dispacci telegrafici che mano a mano furono eziandio pubblicati ne *"Il Giornale di Roma"*...», ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 136, fasc. 4895.

(56) Amaramente, l'organo romano concludeva il giorno 15 maggio, quando ormai fu chiaro a tutti che lo sbarco era riuscito, essere solo «un episodio della commedia italiana, la temeraria e colpevole impresa di Garibaldi». Ma la prima esperienza non insegnò a *"Il Giornale di Roma"* un po' di cautela, ché il 19 ricominciava con le *gaffes*, a proposito di Calatafimi. E il pur intelligente cardinal Antonelli, come abbiamo visto, si pasceva di queste notizie.

garibaldina: *«...si accingevano ad effettuare lo sbarco delle bande che avevano a bordo, allorché i due Regii legni della prossima crociera aprirono contro gli aggressori il fuoco delle artiglierie. Dovette però il fuoco essere sospeso per dar tempo a due vapori inglesi, colà giunti poche ore prima, di prendere a bordo dei loro uffiziali che si trovavano a terra, e che imbarcati, gli stessi vapori ripresero il largo, ed allora soltanto poté il fuoco ricominciare su quei pirati, senza però poterne più impedire lo sbarco in Marsala, città della provincia di Trapani».*

Da queste accuse, che parvero confermate da alcuni dichiarazioni di lord Russel alla Camera dei Comuni durante una discussione sorta il 17 maggio in relazione alla pubblica raccolta di fondi a favore degli insorti siciliani [57], prese le mosse una vertenza diplomatica che interessò, oltre alla Gran Bretagna ed al Regno delle Due Sicilie, tutte le altre Potenze; abbiamo accennato alle proteste russe, anche i francesi ritennero opportuno chiedere spiegazioni circa la conclamata connivenza inglese, e passi diplomatici furono effettuati in proposito a Londra [58]. Come diremo a suo tempo, dietro un atteggiamento così scandalizzato vi erano giochi politico-diplomatici ben più consistenti che non l'indignazione per il presunto favoreggiamento dello sbarco di un gruppo di irregolari: alla vigilia dell'apertura di Suez, le massime potenze marittime erano particolarmente sensibili ad ogni avvenimento mediterraneo. Ma ritorniamo alla questione di collaborazione delle navi inglesi con i garibaldini, l'11 maggio a Marsala.

I rapporti che abbiamo pubblicato non confermano certamente la versione relativa ad un intervento inglese, come non la conferma nemmeno il seguente brano di una lettera, scritta il 16 maggio a Calatafimi da un giovane volontario milanese [59]: *«...siamo sbarcati dopo sette giorni di mare nel porto di Marsala. Non c'è niente da dire, Garibaldi ha una graziosa stella che lo protegge; mezz'ora più tardi e saremmo stati colati a fondo da due vapori e una fregata napoletani, arrivati mezz'ora dopo mezzogiorno, che ci hanno bombardato, ma era troppo tardi...».* Degli inglesi non si fa parola: in realtà — come esattamente ebbe a notare l'Agrati [60] — le navi

---

(57) In quella occasione Russell rifece la storia di ciò che era accaduto a Marsala, prospettò l'ipotesi che le fregate napoletane non avessero aperto il fuoco sui garibaldini per la presenza delle navi inglesi, e sottolineò che, comunque, tale presenza era pienamente legittima, stante il gran numero di inglesi che dimorava a Marsala e la rilevanza degli interessi che vi avevano cittadini britannici. Vi fu chi accusò il Russell di aver elogiato e incoraggiato Garibaldi, ma egli sostenne invece di aver tenuto ad astenersi dal pronunciare un giudizio sulla spedizione. Quanto alle sottoscrizioni, dalle quali era nata tutta la discussione, Russell si difese contrattaccando, a proposito degli arruolamenti di irlandesi per il Papa, in contrasto con il *Foreign Enlistment Act*. Cfr. anche *"The Illustrated London News"* del 19 maggio. Il testo della nota napoletana è in *La liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, *cit.*, pagg. 91-2.

(58) Cfr. *"Il Giornale di Roma"* del 21 maggio.

(59) Enrico Richiedei, caduto poi a Palermo. Cfr. *"L'Espérance"* del 4 giugno 1860.

(60) In *I Mille*, *cit.*, pagg. 170-71. Per la posizione delle navi vedi anche *ibidem*, pag. 168; DE MAJO, *cit.*, pag. 105 e allegati; TÜRR, *Da Quarto a Marsala*, Genova s.d., pag. 15; TREVELYAN, *Garibaldi e i Mille*, *cit.*, pagg. 300-10.

napoletane, arrivando per ultime sul luogo dello sbarco, avrebbero potuto assumere la posizione che più ritenevano utile alla propria azione, doppiando, come effettivamente fecero, le unità britanniche all'ancora e disponendosi nel modo più idoneo a far fuoco. Alla Camera dei Comuni lord Russel ebbe anche ad affermare, rispondendo ad una interpellanza del deputato Osborne, che i napoletani avevano ad un certo punto sospeso il fuoco per «cortesia internazionale», intendendo probabilmente dire con ciò che, continuando il bombardamento, edifici e persone inglesi avrebbero potuto soffrire dei danni [61]. Il rapporto dell'Ingram, che si è sopra riportato, non sembra però confermare questa tesi, dato che l'unico accenno alla «cortesia internazionale» potrebbe riconoscersi forse soltanto nel fatto che l'Acton abbia voluto far constatare agli ufficiali inglesi che egli stava tirando molto basso e non rischiava quindi di colpire gli stabilimenti contrassegnati dalla bandiera britannica. Lo stesso Ingram, d'altra parte, in una sua lettera al Türr del 1870, ebbe ancora una volta a confermare che nessuna premeditata complicità aveva condotto a Marsala, la mattina dell'11 maggio, l'*Intrepid* e l'*Argus*, trovandovisi quello di passaggio mentre era diretta a Malta, questo per effettuarvi una stazione a protezione dei rilevanti interessi inglesi della zona [62].

A Roma, dove si era certi fin dall'inizio della complicità piemontese [63], l'organo ufficiale di stampa affermò che le navi napoletane erano state obbligate «a cessare il fuoco durante due ore, dietro intimazione partita dalle navi inglesi, che chiesero una tale sospensione per proteggere il ritorno da terra dei loro ufficiali», allineandosi alla stampa austriaca e tedesca [64]. La stessa versione trovò credito notevole anche a Parigi, almeno presso la stampa popolare di larga informazione: *«...le fregate napoletane che incrociavano per opporsi allo sbarco, avevano dovuto per due ore astenersi dal far fuoco sulle navi garibaldine, perché vapori da guerra inglesi avevano reclamato questo intervallo per lasciar tempo agli ufficiali inglesi scesi a terra di reimbarcarsi»* [65]. Ma il governo di Napoli, dopo aver messo il campo a rumore con le sue accuse del 12 maggio, doveva rimangiarsi ben presto la propria pubblica e clamorosa denuncia.

I rapporti dei comandanti delle navi inglesi presenti l'11 allo sbarco di Marsala furono trasmessi dal Comandante in Capo britannico, mediante la nave

---

(61) Cfr. DE MAJO, *cit.*, pagg. 94-6.

(62) Cfr. MUNDY, *H.M.S. Hannibal at Palermo and Naples during the Italian Revolution 1859-1861*, Londra 1863, pagg. 73 sgg.; per la lettera dell'Ingram cfr. TÜRR, *cit.*, pag. 25.

(63) Cfr. la lettera del card. Antonelli, Segretario di Stato, del 18 maggio 1860 da Roma al Nunzio Apostolico a Parigi, Sacconi, in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 136, fasc. 4895 c..

(64) Cfr. *"Il Giornale di Roma"* del 19 maggio.

(65) *"L'Illustration"* del 19 maggio, pag. 314. Cfr. anche la lettera di A. Severino a L. Carapa del 19 maggio 1860, in SALADINO, *L'estrema difesa del Regno delle Due Sicilie, cit.*, pag. 91.

Caradoc, al rappresentante inglese a Napoli, Elliot, il quale li ricevette il 18 maggio [66]. Il 26 successivo il Carafa diramava alle potenze la seguente prolissa e penosa ritrattazione: «*Il sottoscritto Incaricato del Portafoglio degli Affari Esteri, ha ricevuto la nota del 18 andante mese di Sua Eccellenza il signor Elliot Inviato Straordinario e Ministro Plenipotenziario di Sua Maestà Britannica, alla quale era annesso il rapporto spedito dall'Ammiraglio della squadra Inglese in Malta, inteso a narrare la condotta serbata dai due legni britannici l'INTREPID e l'ARGUS, che trovavansi ancorati nelle acque di Marsala nel momento del noto sbarco dei Garibaldini il giorno suddetto. Ha dovuto il Governo del Re relevare con rammarico nella cennata nota la spiacevole impressione che vi si dice aver prodotto uno dei passaggi della nota diretta il 12 del corrente a questi Rappresentanti dei Governi Esteri, in cui era genuinamente esposta la storia dei fatti di quello sbarco per tenerli informati delle prime relazioni, mandate dal luogo stesso dell'avvenimento dal Comandante la divisione dei Reali legni, che furono obbligati a spiegar la loro azione contro gli aggressori.*

Non ebbe mai il menzionato Comandante e ancor meno il Real Governo intenzione di attirar con quel cenno il biasimo e la responsabilità delle operazioni della Real Marina sui due legni Britannici, ma volle semplicemente constatar le circostanze tutte nelle quali si trovarono ed agirono i Reali legni, e soprattutto dar testimonianza dell'esattezza, con cui i Comandanti di essi avevano adempiuto le loro rigorose istruzioni di respettar cioè, per quanto il comportasse il dover loro, le persone e la proprietà estere, onde i medesimi intesero far rilevare nei loro rapporti che nulla avessero omesso per prevenire il danno, che risultar potea così agli Uffiziali che allora trovavansi in terra, ed ai bastimenti Inglesi, come ai sudditi Britannici che sono in Marsala in numero maggiore degli altri stranieri, a causa dei molti stabilimenti che ivi posseggono.

Ha creduto S.E. il signor Elliot di dover protestare contro il modo in cui sonosi rapportati i fatti e che attribuisce ad inesatta conoscenza delle cose avvenute, ma il vero senso dello esposto mette il sottoscritto in grado di protestare egli contro ogni falsa spiegazione e sfavorevole interpretazione che abbia voluto darsi alla comunicazione storica degli avvenimenti sui quali "si riconosce francamente che, né con intenzione né senza", quelli Uffiziali della Real Marina di Sua Maestà Britannica, abbiano preso parte alcuna di poter impedire o ritardare le operazioni dei legni napolitani.

---

(66) «...ho avuto l'onore di ricevere ieri dal *Caradoc* il vs. dispaccio del 15 corrente, con accluso il rapporto del capitano di fregata Marryatt, che efficacemente contesta l'asserzione che il fuoco delle navi napoletane fu impedito dalle navi di S.M.. Ho trasmesso la parte essenziale del rapporto del capitano di fregata Marryatt al Governo napoletano, con una protesta contro la versione che essi hanno sostenuta, come completamente ingiustificata alla luce dei fatti...», Elliot al vice ammiraglio Fanshawe, da Napoli, il 18 maggio 1860 in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828.

La fatta esplicita e leale dichiarazione deve adunque distruggere le osservazioni tirate dal citato passaggio degli avvenimenti sul lido di Marsala, che riguarda direttamente gli Uffiziali di quei legni Inglesi, ed il sottoscritto ne fa qui una tale dichiarazione a S.E. il signor Elliot, onde si compiaccia informare il suo Governo, aggiunge che non lasciagli di dirigere analoga comunicazione a tutti i Rappresentanti Esteri ai quali fu indirizzata la nota circolare del 12 andante che ha dato occasione alle rimostranze della Eccellenza Sua» [67]. L'Elliot provvedeva il 28 a trasmettere copia della nota diplomatica a Malta, al Comandante in Capo della flotta stanziata nelle acque italiane, sottolineando a sua volta quanto completa fosse la soddisfazione ricevuta [68].

In tal modo la questione era chiusa, sul piano diplomatico: le rimostranze inglesi avevano indotto i napoletani a contraddirsi a breve scadenza [69]. Ma tutta la faccenda doveva restar caratterizzata da contraddizioni, perché il governo napoletano, dopo aver pubblicamente ritirato le accuse, mandò sotto processo i comandanti delle navi che erano intervenute così inefficacemente a Marsala. E la commissione d'inchiesta, anche se inflisse agli imputati quel «biasimo severo» che vollero alcuni giornali [70], dovette farlo oralmente, perché agli atti della Commissione, composta dal contrammiraglio Lettieri e dal capitano di vascello Rodriguez, rimase soltanto l'assoluzione, spiegata col fatto che *«...lo sbarco di Garibaldi fu premeditato e protetto»*, evidentemente dagli inglesi. Di conseguenza la condotta degli ufficiali di Marina inquisiti doveva *«...ritenersi irreprensibile in ogni senso»*. Il punto di vista del 12 e del 13 maggio, di quando cioè il Castelcicala scriveva a Francesco II della *«cooperazione manifesta de' vapori inglesi»* [71], veniva ad essere da parte napoletana riaffermato ancora una volta. Tale punto di vista rimase generalmente quello degli storici filoborbonici [72], per vari motivi, ma non certo per amor del vero. Il quale vero, d'altra parte, non si può nemmeno completamente riconoscere nella recisa affermazione del Türr, protagonista lui stesso dei

---

(67) Una copia in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828, allegata alla lettera dell'Elliot al vice ammiraglio Fanshawe, da Napoli il 28 maggio 1860.

(68) «...In risposta alle rimostranze che ho indirizzato al Governo napoletano, contro l'asserzione che le operazioni delle navi da guerra napoletane sono state impedite dalle navi da guerra di S.M., io ho ora ricevuto dal Ministero degli Affari Esteri una nota... la quale riconosce che il fatto non andò in quel modo, e che intenzionalmente o no, nessuna interferenza è stata compiuta dagli Ufficiali di S.M. con gli atti delle navi napoletane...», Elliot al vice ammiraglio Fanshawe, da Napoli il 28 maggio 1860, in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828.

(69) Cfr. anche FORBES, *The campaign of Garibaldi in the two Sicilies*, Londra 1861, pag. 27.

(70) Cfr., ad esempio, *"Il Monitore di Bologna"* del 3 luglio 1860, che riprendeva la notizia dalla *Patrie*.

(71) Cfr. DE MAJO, *cit.*, pagg. 95-106.

(72) Cfr. ad esempio VELASQUEZ, *Historia del jòven Rey D. Francisco II de Nàpoles*, Madrid-Barcellona 1861, pagg. 45-6.

fatti di Marsala, secondo il quale: *«Quel preteso aiuto appartiene al gran mondo delle favole...»* [73]. È probabilmente lo stesso Garibaldi a dare invece la valutazione più vicina alla realtà, quella che almeno dal tempo di Trevelyan sembra fra tutte la più valida: *«Non c'era neanche un principio di verità nelle dicerie che gli Inglesi aiutassero direttamente lo sbarco, ma la presenza delle loro navi influenzò il comandante napoletano facendogli ritardare il bombardamento; e così la nobile bandiera d'Albione contribuì anche questa volta a risparmiare uno spargimento di sangue umano, ed io, beniamino di codesti signori degli Oceani, fui per la centesima volta il loro protetto»* [74].

8. Compiuto lo sbarco dell'intero corpo garibaldino, le due navi che lo avevano trasportato rimasero preda del nemico, che al tramonto dell'11 se ne impadronì, inviando barche armate a prenderne possesso. I volontari avevano aperto le valvole di entrambi i vapori abbandonati, sperando di allagarli e di renderli inservibili al nemico. Il *Piemonte*, tuttavia, poté essere rimorchiato via dallo *Stromboli* e condotto a Napoli quale prova della vittoria ottenuta dalla flotta [75]. Ma non era bastato issare la bandiera dei Borbone sulle due navi per diventarne realmente padroni: malgrado gli sforzi compiuti a più riprese dalle navi napoletane, non si riuscì a disincagliare il *Lombardo* dal banco di sabbia e mota nel quale era andato profondamente ad incunearsi. E quando con la presa di Palermo la situazione di tutta la Sicilia occidentale precipitò in favore di Garibaldi, il *Lombardo* poté essere ancora utile alla nascente marina del Dittatore. Il Piola ufficiale della Marina sarda passato con Garibaldi per la campagna del '60 e divenuto Segretario di stato alla Marina del governo di Palermo, scriveva in proposito l'8 luglio 1860 al Persano, comandante della squadra sarda in rada: *«...Il Piroscafo LOMBARDO arenato in Marsala trovasi in posizione assai critica, specialmente coi venti di ponente. Si fece fino ad ora ogni sforzo per trarre a salvamento questo legno, che riparato potrebbe pur utilizzarsi, ma non fu possibile vincer l'acqua essendovi alcuni rubinetti delle macchine aperti. L'assistenza di un R. Legno sarebbe bastevole ad ottenere l'intento; che se ciò non fosse fattibile almeno sia compiacente nell'accordare che il palombaro della squadra munito della macchina, sia posto a nostra disposizione...»* [76]. E ciò che non era riuscito ai napoletani, riuscì ai garibaldini, che poterono nello stesso mese felicemente rimorchiare il *Lombardo* a Palermo.

Tale fu la vicenda — lo «scandaloso avvenimento», per dirla con Francesco II [77] — dello sbarco di Garibaldi a Marsala. Dal punto di vista navale si deve

(73) Cfr. TÜRR, *cit.*, pag. 25.
(74) GARIBALDI, *Memorie autobiografiche*, Firenze 1888, pag. 343.
(75) Cfr. AGRATI, *I Mille, cit.*, pagg. 192-94 e 221.
(76) ACR, *Marina Militare*, b. 81, fasc. luglio.
(77) Cfr. BATTAGLINI, *L'organizzazione militare del Regno delle Due Sicilie*, Modena 1940, pag. 193.

sottolineare come soprattutto l'insufficienza della crociera napoletana e la buona fortuna del Generale, congiurando insieme, abbiano potuto creare le condizioni per la sua realizzazione. Nota era, grosso modo, la rotta, perché elementari considerazioni militari e geografiche permettevano di darne una valutazione attendibile. La stessa rotta, del resto, fu seguita per altri sbarchi successivi di materiali e di uomini e, soprattutto, lo stesso porto — o altri della zona — servirono da scalo terminale per nuove spedizioni [78]. E solamente allora la marina napoletana si pose il problema dello sbarramento delle Egadi, e scoprì che per battere la costa della zona nevralgica degli sbarchi, tra Capo San Vito al nord e Capo Boèo al sud, non ci si poteva servire delle fregate, le quali pescavano troppo per quei fondali: si parlò allora — soltanto si parlò, perché gli avvenimenti andavano precipitando con la caduta di Palermo — di armare un'apposita divisione di cannoniere napoletane, che avrebbero dovuto stabilirsi, con crociere continue, tra Levanzo, Favignana e Marettimo, al centro della zona più frequentata dai garibaldini [79]. Sarebbe stata certamente una misura efficace, se soltanto fosse stata attuata prima dello sbarco di Garibaldi e non se ne fosse invece soltanto parlato, dopo.

Il successo dello sbarco, però, avrebbe potuto essere circoscritto, almeno in parte, dal punto di vista strategico, perché, distrutte per i garibaldini le vie della ritirata, una crociera efficiente avrebbe potuto ancora svolgere una funzione importante di blocco delle forze sbarcate. Queste si trovavano, con la perdita dei vapori, ad aver bruciato i ponti dietro di sé, per cui eventuali insuccessi avrebbero potuto avere conseguenze disastrose. Ma nessuna importante misura nuova venne ad accrescere l'efficacia del blocco napoletano e la flotta più importante d'Italia, come non era riuscita a fermare Garibaldi, così non riuscì a bloccare i suoi rifornimenti esterni.

9. Alla città di Marsala ed ai ricordi che il nome di quel porto risuscitava in lui, Garibaldi rimase sempre particolarmente affezionato. Da quel luogo era incominciata la più fulgida e la più clamorosa delle sue imprese, l'azione decisiva per l'unità dello Stato italiano. Col nome di *Marsala* volle battezzare la cavalla che gli servì per tutta la Campagna, un animale per il quale — fosse, come afferma l'Abba, «un baio da gran visir» o, come dice il Bandi, la «men rea bestia cavallina che fu dato trovare» — Garibaldi mostrò sempre una certa predilezione [80]. E nell'illusione di poter ripetere la fantastica impresa del '60, ancora da

(78) Cfr., ad esempio la lett. riserv. n. 6 del 1° giugno 1860 del cavalier Sant'Anna, Governatore Provinciale, da Alcamo, a Garibaldi, nella quale viene annunciato al Generale uno sbarco di emigrati siciliani e di fucili a Marsala, e si informa di aver inviato di scorta incontro agli sbarcati tutta la guardia a cavallo, in AST, *Archivio Militare di Sicilia*, marzo, 174.

(79) Cfr. *"L'Espérance"*, Ginevra, del 4 giugno 1860.

(80) Cfr. AGRATI, *I Mille, cit.*, pag. 212.

Marsala, definita a riprova dei suoi sentimenti «terra di felice augurio» [81], egli proclamò nell'agosto 1862 la sua volontà di muovere su Roma, per affrettare il compimento dell'unità nazionale, all'inizio di quella disgraziata impresa che doveva concludersi all'Aspromonte.

Né quel ricordo affettuoso era ingiustificato. Lo sbarco riuscito sotto il naso della crociera borbonica, aveva commosso ed eccitato l'isola, compensando di un colpo le impressioni negative derivate dalla repressione della insurrezione d'aprile. Molti, del resto l'avevano previsto, in Italia, in Francia, in Inghilterra [82], prima che si sapesse che Garibaldi era riuscito a prender terra. Il modo, poi, in cui lo sbarco si era svolto, pareva studiato appositamente per incidere immediatamente sulla fantasia popolare, che subito vide in lui come un arcangelo della patria, un eroe. Narra il capitano Cochran, in sosta nel porto di Palermo, che un'immensa, straordinaria eccitazione si impadronì della popolazione palermitana alla notizia dello sbarco di Garibaldi, e i rapporti del Console inglese confermano l'esistenza di questa febbre [83] che vertiginosamente saliva nel popolo all'arrivo delle informazioni e dei particolari, spesso fantastici dei fatti di Marsala.

Sempre da fonte inglese si possono avere alcuni particolari interessanti sulla situazione di Messina attorno all'11 maggio. Nel porto della città peloritana era in quei giorni all'ancora la nave da guerra inglese *Scylla*, il cui comandante, Lambert, tenne un diario relativo agli avvenimenti di Messina. Messina era certo uno dei punti chiave della situazione psicologica, perché da entrambe le parti — rivoluzionari e borbonici — la si riteneva idonea ad essere teatro di prove di forza: secondo una nota lettera di Giuseppe Orlando, del precedente marzo, Messina era pronta a scatenare fin da allora la rivoluzione ed aspettava soltanto, per agire, che Palermo comunicasse di esser pronta a muoversi [84]. La polizia ed i napoletani in genere, autorità e truppe, dovevano stare sul chi vive, altri-

---

(81) Cfr. CHIALA, *Giacomo Dina e l'opera sua nelle vicende del Risorgimento Italiano*, vol. II, Torino 1889, pag. 114.

(82) Il *"The Illustrated London News"* del 12 maggio aveva definito Garibaldi «un nuovo e importante alleato per gli insorti». *"L'Illustration"*, alla stessa data, pag. 298, affermava: «Se Garibaldi riesce a sbarcare in Sicilia malgrado i vascelli napoletani che incrociano in previsione del suo arrivo, è certo che il suo nome, che ispira un vero terrore alle truppe reali, sarà un aiuto potente alla insurrezione»; il 19 Edmond Tixier, sullo stesso settimanale popolare parigino notava che se Garibaldi fosse riuscito a sbarcare, le conseguenze sarebbero state incalcolabili per l'entusiasmo del partito *italianissimo*, per resistere alle pressioni del quale il Cavour doveva già faticare molto.

(83) Cfr. il rapp. n. 14 del capitano di vascello Cochran al vice ammiraglio A. Fanshawe, in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828. Vedi pure altri rapp. vari *ibidem, Foreign Office*, 70, 322.

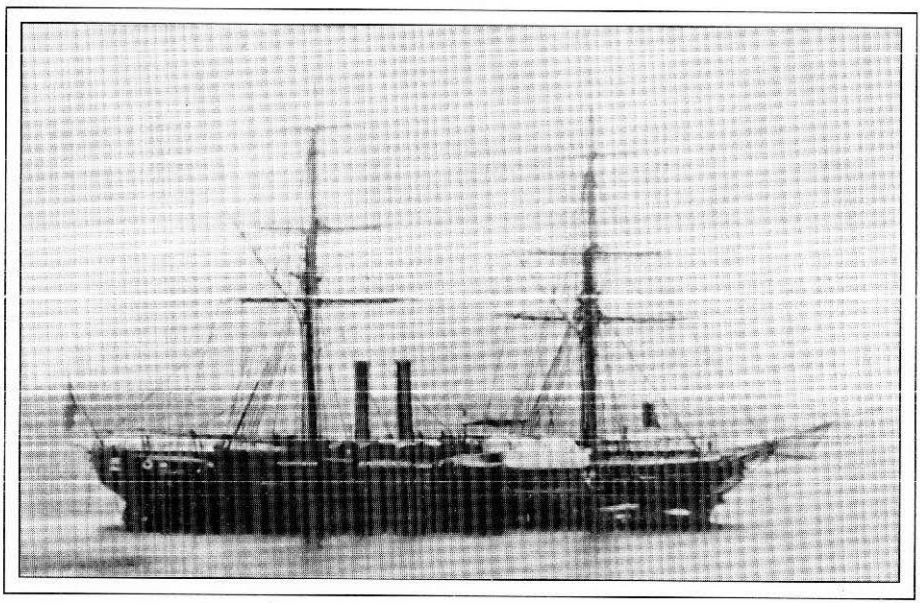
(84) Secondo una corrispondenza pubblicata da *"L'Espérance"* del 9 maggio 1860, a Messina il 25 aprile era avvenuto un fatto significativo: quando gli ufficiali del *Governolo*, alla fonda nel porto, erano scesi a terra, erano stati accolti da grida di *Viva Vittorio Emanuele! Viva l'Italia!*

menti non si spiegherebbe quell'assurdo senso di allarmismo diffuso che traspare da talune informazioni trasmesse dall'ufficiale. Il Lambert annota diligentemente che l'11 maggio, venerdì, giunse nel porto la fregata a ruote *Governolo*, battente bandiera sarda, la quale salutò il vessillo napoletano; il 12 arrivò la notizia dello sbarco di Garibaldi e per la città si diffuse una strana quiete che doveva agire sui nervi dei borbonici più di una manifestazione di esultanza; a far da contrappunto alla calma che regnava sulla città giunsero i 21 colpi di cannone sparati dalla fregata sarda per l'anniversario della Costituzione. Il lunedì successivo, 14 maggio, ecco quelle che sembrano le notizie grosse: all'alba la *Governolo* levò le ancore e salpò per ignota destinazione; più tardi, nella mattinata, il vice console di Messina, Rickards, salì a bordo della *Scylla* «e mi disse — è il Lambert che scrive — che circolava la voce che uno sbarco di Sardi aveva avuto luogo a Milazzo, distante circa 30 miglia da Messina per via di terra, e che la guarnigione e le autorità erano state massacrate; egli pensava che tale informazione fosse attendibile» (85). Questa notizia, che in sé avrebbe poca rilevanza perché non rispondente alla realtà, per la stessa ragione ne ha tuttavia molta sul piano psicologico: essa è l'indice di uno stato d'animo venato dalla paura, di un atteggiamento psicologico particolarmente ricettivo di ogni elemento che fosse motivo di sconforto, di allarmismo, portato ad ingigantire il pericolo e quindi — come pratica conseguenza — a soccombervi davanti prima ancora di affrontarlo. È interessante constatare che qualche sintomo di disagio psicologico si ebbe subito tra i borbonici, alla notizia dello sbarco di Marsala. Esso contribuisce molto a spiegare gli avvenimenti successivi, ed aiuta a comprendere, anche senza ricorrere al fantasma del tradimento, certe inesplicabili paralisi di strumenti militari, come anche il meccanismo segreto di certi miracoli.

A Marsala la Marina borbonica incominciò la serie dei suoi arrivi fuori tempo, a cose fatte: avrebbe continuato in giugno, nel golfo di Castellammare, e in agosto, davanti alle coste della Calabria. Per contro a Marsala, Garibaldi incominciò a conquistarsi nel cuore del popolo siciliano un piedistallo da leggenda. Soltanto in quell'uomo venuto dal mare avventurosamente, un giorno di maggio, attraverso la crociera nemica, in quel Generale temerario sbarcato in Sicilia come alla terra promessa, sotto le cannonate napoletane, poteva trovarsi un così potente catalizzatore di sentimenti esaltanti, di intendimenti generosi capaci di legare intorno alla sua figura romantica il più importante movimento popolare del Risorgimento italiano.

---

(85) «*...he thought this information was reliable*». Cfr. *Diary Reporting proceedings at Messina*, del comandante Lambert al vice ammiraglio A. Fanshawe, in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828.



La pirofregata a ruote GOVERNOLO *(fototeca U.S.M.M.)*

Capitolo II

DA MARSALA A PALERMO SOTTO GLI OCCHI DELL'AMMIRAGLIATO

SOMMARIO: 10. La flotta inglese come strumento di informazione e di azione politico-militare. - 11. Il contrammiraglio Mundy inviato a Palermo. - 12. La battaglia di Calatafimi nel rapporto del comandante Marryat. - 13. Primi contatti dell'ammiraglio Mundy con le autorità borboniche. - 14. La marcia di Garibaldi su Palermo nelle informazioni inglesi. - 15. Il generale Lanza chiede la mediazione inglese - 16. L'attacco garibaldino alla città e il bombardamento borbonico. - 17. Le trattative d'armistizio. - 18. Giudizio complessivo sull'azione della Marina inglese durante la Campagna dei Mille.

10. In base a quanto si è fin qui esposto, può ritenersi definitivamente stabilito come la Marina britannica non abbia alcuna parte attiva negli esordi della Campagna di Sicilia, quantunque la presenza delle sue navi sulle coste dell'isola, precauzionalmente disposta dall'Ammiragliato, abbia finito per agevolare lo sbarco della spedizione garibaldina in seguito ad un fortuito concorso di circostanze. Tuttavia, se da un lato fu veramente occasionale la missione dell'*Argus* e dell'*Intrepid* a Marsala, a protezione della colonia inglese di quella città, dall'altro essa rientrava nel quadro di un'intensa attività marittima di perlustrazione e di osservazione, espressamente voluta dalle autorità navali britanniche fin dal momento in cui erano corse le prime voci della progettata invasione dell'isola e diretta, come è ovvio, al duplice scopo di prendere conoscenza degli avvenimenti e di proteggere gli interessi del Regno Unito e insieme quelli privati dei suoi sudditi.

La flotta inglese continuava così, nello spirito della sua tradizione e secondo una prassi costante, ad agire come strumento di informazione e di azione politico-militare della massima importanza: a Londra potevano cambiare i governi, e i liberali succedere ai conservatori [1], ma gli scopi della Marina ed i metodi con i quali tali scopi venivano perseguiti non variavano di molto.

---

(1) Non sarà inutile ricordare, per quanto si tratti di cosa assai nota, che l'ascesa al potere di lord Palmerston, l'11 giugno 1859, era stata salutata con enorme e non del tutto giustificato entusiasmo dai patrioti italiani, i quali si attendevano da un ministero liberale a Londra un atteggiamento più favorevole ai loro fini. Cfr., in proposito, quanto scrive il Trevelyan sulle manifestazioni di giubilo degli italiani nel vestibolo del Parlamento inglese all'uscita di lord Palmerston, dopo che l'emendamento Hartington era passato con una maggioranza di soli tredici voti, determinando la caduta del gabinetto conservatore di lord Derby. Cfr. G.M. TREVELYAN, *Garibaldi e i Mille*, ediz. ital., Bologna 1910, pagg. 148-50.

È in seguito ad un tale atteggiamento della massima Potenza marittima nel Mediterraneo e nel mondo, che gli avvenimenti vennero influenzati, forse persino oltre le intenzioni del governo di S.M. britannica. Come giustamente ha osservato, molti anni fa, il Trevelyan, «*... una delle cause principali degli errori di calcolo e del timor panico dei napoletani in quell'anno disastroso, fu appunto il terrore in cui li mantennero le numerose navi da guerra inglesi che, essendo di crociera intorno all'isola, si aggiravano con ostentazione in quelle acque*» (2).

Ora, non aveva torto il governo di Napoli, né errava l'opinione pubblica del Regno delle Due Sicilie, nel giudicare oltre modo ostile la Gran Bretagna alla Monarchia borbonica: ma si sarebbe errato nel ritenere probabile un attivo intervento britannico contro i napoletani. Invero, l'Inghilterra vide certamente con grande compiacimento le vivaci reazioni italiane all'armistizio di Villafranca e constatò, non senza soddisfazione, come le simpatie dei patrioti per la Francia si fossero mutate in breve in un sentimento quasi opposto: fu allora che i governanti britannici, scrive l'Agrati, «*pensarono fosse giunto il momento di soppiantare la Francia nei nostri cuori pur senza ricorrere ad alcuno di quei sacrifici che la Francia, bisogna riconoscerlo, aveva sopportati per noi. Aiuti morali e buone parole, questo sì, ed era già qualche cosa: ma imitare la Francia anche con un intervento armato non poteva entrare neppure nella mente del più liberale fra gli inglesi, tanto più che la regina Vittoria e la Corte tutta avevano per i loro liberali scarsa simpatia e per i nostri nessuna*» (3).

Così dunque, ancora nel maggio del 1860, dopo quasi un anno di governo liberale, Londra era favorevole a parole, ma sempre assai guardinga a fatti: *wait and see* rimaneva, come al solito, la sua regola di condotta. È significativo che, lo stesso giorno in cui Garibaldi sbarcava a Marsala e mentre ancora nessuno nel mondo era a conoscenza del felice inizio della sua azzardatissima impresa, l'autorevole *"Times"* uscisse con un editoriale in cui, tra l'altro, era detto: «*Il successo attribuirà a Garibaldi il carattere di Generale e di uomo di Stato di prim'ordine: la sconfitta, la rovina, la morte ne eterneranno il ricordo, come quello di un avventuriero donchisciottesco, indomito per coraggio ma scarso di senno, che ha fatto getto della sua vita in un disperato tentativo di pirateria. L'avvenire potrà classificare la spedizione di Sicilia come simile a quella di Guglielmo d'Orange in Inghilterra, oppure a quella di Murat in Calabria*» (4). Soltanto una settimana più tardi — e dopo che già i borbonici

---

(2) TREVELYAN, *cit.*, pag. 307. Secondo quanto scriveva il principe di Petrulla, ambasciatore napoletano a Vienna, al colonnello Severino il 25 marzo 1860, la flotta inglese sarebbe venuta nelle acque del Regno nel timore di un movimento murattiano in Napoli. Cfr. MOSCATI, *La fine del Regno di Napoli, cit.*, pagg. 216-17.

(3) C. AGRATI, *I Mille nella storia e nella leggenda*, Milano 1933, pag. 13.

(4) *The Times* dell'11 maggio 1860.

avevano riportato la prima sconfitta a Calatafimi — lord Russel, alla Camera dei Comuni, arrischiava un giudizio un pò meno riservato, pur senza andare al di là delle generiche espressioni di simpatia [5].

Per un esame dell'attività della Marina inglese, in un tale quadro storico ed in ordine ai due scopi surricordati, di informazione e di azione, le principali fonti sono due:

a) il noto volume di memorie dettato dal protagonista e coordinatore di tale attività, sir G. Rodney Mundy, contrammiraglio della *Mediterranean Fleet*, in comando della divisione britannica sulle coste della Sicilia [6];

b) le lettere, i dispacci e i rapporti dagli ufficiali della Marina di S.M. britannica e degli agenti diplomatici inglesi sul luogo, relativi agli avvenimenti siciliani, conservati nell'Archivio dell'Ammiragliato a Londra, in un fascicolo che porta il titolo: «*Disturbances in Sicily - Proceedings of General Garibaldi*» [7].

La prima di queste fonti contiene una narrazione della Campagna di Sicilia che, quantunque soggettiva e meditata, perché posteriore di qualche anno, è tuttavia basata abbastanza rigorosamente sui carteggi ufficiali e sui personali ricordi dell'autore: trattasi di un libro assai conosciuto, al quale hanno copiosamente attinto in ogni tempo quasi tutti gli storici dell'impresa garibaldina, a cominciare dallo stesso Trevelyan.

L'altra fonte è parzialmente nota anch'essa, in quanto alcuni dei documenti che ne fanno parte furono pubblicati fra le carte del Parlamento inglese [8] e parecchi sono stati riportati o riassunti dal Mundy nel suo citato libro di memorie; ma taluni rapporti ivi contenuti sono inediti e, pur senza apportare nessuna sensazionale rivelazione sulla storia di quel periodo, costituiscono per altro un materiale di prima mano, non privo di interesse per lo scopo accennato, di lumeggiare cioè movimenti e atteggiamenti della flotta britannica e stati d'animo degli ufficiali e marinai inglesi, nello svolgimento dei compiti loro affidati, nonché di mostrare come apparisse, di fase in fase, l'epopea garibaldina agli acuti occhi dell'osservatore benevolmente neutrale.

11. Il contrammiraglio Rodney Mundy, nell'ambiente del comando della *Mediterranean Fleet* e nel giudizio del suo superiore diretto, il vice-ammiraglio sir

---

(5) «Sappiamo che le nostre simpatie e il giudizio della storia faranno distinzione tra il caso del filibustiere e del fellone e quello dell'eroe e del patriota» (Lord G. Russel il 17 maggio 1860 - *Hansard's Parliamentary Debates*, Londra 1860).

(6) Sir G. RODNEY MUNDY, KCB, *H.M.S. HANNIBAL at Palermo and Naples during the italian revolution, 1859-1861, with notices of Garibaldi, Francis II and Victor Emanuel*, Londra 1863.

(7) P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828.

(8) HOUSE OF COMMONS, *Accounts and Papers*, 30°, LXVIII, Londra 1860.

Arthur Fanshawe, comandante in capo delle forze navali inglesi nel Mediterraneo, era ritenuto un esperto di cose italiane. Durante l'anno 1859 era stato a lungo in crociera dinanzi alle coste siciliane ed aveva avuto frequenti contatti con le autorità borboniche, dimostrando in varie circostanze tatto ed energia; aveva svolto poi una missione lungo il litorale del Regno di Sardegna e dei territori recentemente annessi, era stato alla Spezia ed anche con i funzionari piemontesi aveva avuto occasione di trattare più volte; egli appariva per tanto come la persona più indicata per sorvegliare da vicino gli sviluppi dell'intricata situazione nel Mezzogiorno della Penisola.

Nei primi mesi del 1860, al comando di un'importante forza navale (quattro navi di linea, tre fregate ed unità minori), era stato inviato a Gibilterra in vista delle operazioni militari della Spagna nel Marocco, che per altro volgevano al termine. Conclusesi le ostilità in quel settore, il 10 aprile il Mundy salpò da Gibilterra e fece rotta su Malta, dove pervenne il 21. Al comando della *Mediterranean Fleet* si era avuto frattanto notizia degli avvenimenti di Palermo del 4 aprile, della rivolta della Gancia soffocata nel sangue e dei moti insurrezionali che continuavano a scoppiare qua e là per l'isola: tuttavia, nonostante le «*impeding disturbances in Southern Italy*», la situazione non appariva ancora sul punto di precipitare, e all'ammiraglio Fanshawe parve sufficiente precauzione ordinare al Mundy di partire in crociera con le sue navi il 5 maggio per le coste orientali della Sicilia. Fu ritornando alla base per approvvigionarsi d'acqua, dieci giorni dopo, che il contrammiraglio Mundy apprese lo sbarco di Marsala.

Rinunciando al progetto già stabilito di prendere il mare con la maggior parte delle sue unità per un periodo di manovre, il Fanshawe aderì di buon grado alla proposta subito avanzatagli dal Mundy e lo fece partire, con la sua nave *Hannibal,* per Palermo, dove avrebbe dovuto assumere il comando delle unità dislocate sulla costa occidentale e settentrionale dell'isola: l'*Amphion*, capitano di vascello Cochran, l'*Argus*, capitano di fregata Ingram-Winnington, e l'*Intrepid*, capitano di fregata Marryatt. Scopo dichiarato della mossa inglese era, naturalmente, soltanto la protezione dei sudditi britannici e delle loro proprietà nel corso dell'imminente crisi [9]. Quale viatico e direttiva, l'ammiraglio non aveva

---

(9) Cfr. gli ordini di Fanshawe, P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828; riportati dal MUNDY, *cit.*, pagg. 75-76: «Da Arthur Fanshawe, esq., cavaliere del molto onorevole Ordine del Bagno, vice-ammiraglio e comandante in capo, ecc..

A G. Rodney Mundy, esq., CB, contrammiraglio.

Poiché l'insurrezione in Sicilia contro il governo napoletano si è diffusa in tutta l'isola dopo lo sbarco del generale Garibaldi con una spedizione armata di italiani, si è reso necessario provvedere ulteriori mezzi di protezione, per le persone e le proprietà britanniche.

Siete pertanto con la presente invitato e sollecitato a procedere con la nave di S.M. *Hannibal,* battente la vostra bandiera, a Palermo per questo scopo, prendendo sotto il vostro comando l'*Amphion,* l'*Argus* e l'*Intrepid.* Vostro scopo precipuo sarà quello di porgere ogni assistenza e protezione alle persone e alle proprietà britanniche...

Provvedete a che ufficiali e marinai siano severamente ammoniti di evitare di prender parte ad alcuna discussione di carattere politico o ad alcun tumulto...».

trovato nulla di meglio né di più recente da segnalare al contrammiraglio, che una lettera, vecchia di undici anni, contenente le istruzioni alle quali la Marina inglese si era conformata nella lontana estate del 1849 [10]: «È notevole» commenta al riguardo il Mundy «che un documento ufficiale di undici anni prima, redatto in relazione ai moti del Regno delle Due Sicilie in quell'epoca, dovesse essere ripreso come guida per gli ufficiali della Marina nelle presenti difficoltà» [11]. La cosa non appare però affatto strana, se si consideri la continuità delle tradizioni e l'identità dei metodi attraverso il tempo nell'azione politico-militare dell'Inghilterra.

Partito da Malta la sera del 18 maggio, il Mundy passò, nel pomeriggio del 19, al traverso di Marsala, dove Ingram dall'*Argus* gli segnalò che Garibaldi, il 15, aveva sconfitto i borbonici a Calatafimi ed ormai stava marciando sulla capitale. La mattina del 20 maggio, con tempo e mare pessimi, l'*Hannibal* raggiunse Palermo.

12. Nel frattempo aveva fatto rotta su Palermo anche il comandante Marryatt con l'*Intrepid*. Marryatt aveva ricevuto dal vice-ammiraglio Fanshawe, a Malta, l'ordine di partire in ricognizione il 16 maggio per Girgenti e Marsala, di osservare la situazione di quel settore, raccogliere la più gran messe possibile di informazioni e quindi procedere verso Palermo: la durata della missione non era stata precedentemente stabilita dal comandante in capo, ma era stata lasciata ampia facoltà al Marryatt di sostare nei porti siciliani tanto a lungo quanto ritenesse

---

(10) *Ibidem:* «...Accludo per vostra informazione e guida una copia di una lettera, inviata da mr. Addington al comandante W.A.B. Hamilton, concernente l'asilo concesso a rifugiati politici a bordo delle navi da guerra inglesi, lettera che ho ricevuto dal Segretario dell'Ammiragliato il 14 u.s.». La lettera in questione, indirizzata dal Foreign Office all'Ammiragliato, portava la data del 4 agosto 1849 ed in essa erano espressi assai chiaramente i principi a cui dovevano attenersi gli ufficiali della Marina britannica, in comando di navi da guerra stazionanti in porti esteri, principi non sempre consoni ad una neutralità strettamente intesa, ma piuttosto ispirati ad un concetto di supremazia della morale e della politica inglese: «...sulla misura in cui le navi da guerra britanniche in porti stranieri sono autorizzate ad accogliere a bordo e a proteggere sudditi di un governo estero... l'opinione di Sua Signoria (lord Palmerston) è che non sarebbe giusto accogliere e dare asilo a bordo di una nave da guerra inglese a persone che fuggono dalla giustizia sotto un'accusa criminale o che intendono sottrarsi alla sentenza di un tribunale. Ma una nave da guerra inglese è stata sempre e ovunque considerata come un sicuro luogo di rifugio per le persone di qualsivoglia paese o partito che abbiano cercato asilo sotto la bandiera britannica per sottrarsi alle persecuzioni dovute alla loro condotta politica e alle loro opinioni, ed una tale protezione è stata ugualmente accordata, sia che il rifugiato fuggisse dagli atti arbitrari di un governo assoluto, sia dall'illegittima violenza di un comitato rivoluzionario... Il visconte Palmerston non vede pertanto alcun motivo, perché il fatto che un ufficiale inglese abbia esercitato simili atti di usuale ospitalità debba autorizzare il governo del luogo ad ordinargli di lasciare il porto, se gli interessi del servizio di S.M. richiedono che egli vi rimanga».

(11) *Ibidem.*

necessario. Nella notte tra il 19 e il 20, il comandante dell'*Intrepid* preparò un accurato rapporto, indirizzandolo al capitano di vascello Cochran, comandante dell'*Amphion* e «senior officer» (in funzione di commodoro) nel porto della capitale.

Il rapporto in questione [12] è oltremodo dettagliato e preciso e descrive con sufficiente esattezza gli avvenimenti di quella settimana cruciale. L'ufficiale inglese riuscì persino a non storpiare eccessivamente i nomi propri dei personaggi italiani, cosicché nel suo «Alfanti Rivera» e nel suo «Laudi» sono facilmente riconoscibili i brigadieri generali borbonici Gaetano Afan de Rivera, in comando a Girgenti, e Francesco Landi, lo sconfitto di Calatafimi. Unico appunto che può essere mosso all'attendibilità dei dati raccolti dal Marryatt, è una notevole esagerazione nel computare la consistenza numerica delle forze contrapposte ed in particolare degli insorti: ma non si deve dimenticare che era negli interessi stessi di Garibaldi esagerare il numero dei suoi, onde impressionare maggiormente sia i borbonici sia le popolazioni, tanto che il La Masa, buon conoscitore della psicologia dei suoi conterranei, precorrendo la colonna dei volontari a Salemi, esaltava la forza della spedizione asserendo che 4.000 uomini erano sbarcati a Marsala [13]: non c'è quindi da stupirsi se il comandante britannico, pur facendo la debita tara alle voci raccolte nel porto, ne valutava la forza a circa 1.800 unità.

«Partito da Malta nel pomeriggio del giorno 16 — scrive dunque il comandante dell'Intrepid — *sono arrivato a Girgenti la mattina seguente ed in una conversazione con il vice-console sul luogo ho ottenuto le seguenti informazioni.*

La forza delle truppe napoletane presenti nella città ammonta a 600 uomini. Un migliaio ne sono partiti il 12, sotto il comando del generale Afan de Rivera, per Canicattì, ed un altro migliaio alla volta di Marsala o di Trapani, il medesimo giorno, sulla nave da guerra napoletana ARCHIMEDE».

Il Marryatt prosegue dicendo che a Girgenti la gente era in uno stato di estrema agitazione e che il giorno 13 vi si erano verificati dei tumulti: ma questa, che definisce «revolution», era stata in fondo ben poca cosa, limitata a cinque o sei persone che sventolavano bandiere tricolori, in conseguenza di che le truppe regie erano restate in armi l'intera giornata, effettuando sparatorie per le strade senza altro effetto che quello di far tappare in casa tutti i cittadini. Al porto, un reparto di una trentina di uomini al comando di un tenente era stato attaccato da alcuni individui che si erano impadroniti delle armi in dotazione all'ufficio doganale, ma i napoletani erano riusciti a rifugiarsi in luogo sicuro, senza che si lamentasse alcuna perdita né da una parte né dall'altra. Il giorno dopo, il 14, essendo tornato ad accorarsi nel porto l'*Archimede*, il comandante di questa unità aveva intimato alla popolazione di consegnare le armi entro mez-

(12) Appendice, II.

(13) AGRATI, *I Mille, cit.*, pag. 246.

z'ora, sotto minaccia di bombardamento: e parte ne erano state raccolte, il resto era stato dichiarato ormai disperso nell'interno del paese.

«Il commercio — continua il capitano di fregata Marryatt — *è totalmente fermo e vengono caricate solamente quelle navi, i cui carichi erano stati preparati da tempo. Sono interrotte tutte le comunicazioni con Palermo, sia per telegrafo sia per posta, ma fino al 14 sono arrivati dispacci da Messina via Catania».*

L'ufficiale inglese riferisce poi alcune «voci» raccolte sul posto: il governatore avrebbe richiamato d'urgenza da Canicattì il generale Afan de Rivera; i borbonici avrebbero manifestato la minaccia di abbandonare la città al saccheggio della soldatesca in caso di ribellione; ed infine, Garibaldi avrebbe attaccato Corleone, catturandovi 200 prigionieri.

Ma fu a Marsala che il Marryatt ricevette le informazioni più importanti e più esatte:

«Salpai da Girgenti nel pomeriggio del 17 e procedetti verso Marsala, dove gettai le ancore il 18 alle ore 3,30 a fianco dell'ARGUS. Ecco un riassunto delle notizie attinte in quel porto.

Un contadino siciliano, Vincenzo Panzavecchia, avendo sentito dire che il comandante della nave da guerra inglese desiderava sapere la verità sul combattimento avvenuto a Calatafimi tra le forze di Garibaldi e l'esercito napoletano, è stato indotto da uno dei sudditi britannici residenti a Marsala a venire a bordo: e quivi, alla presenza del comandante Ingram, del vice-console e di me stesso ha dichiarato di essere stato testimone oculare dell'intera battaglia.

Martedì 15 i napoletani, forti di circa 5.000 uomini, al comando del generale Landi, occuparono una forte posizione su un monte, con la città di Calatafimi alle loro spalle.

Le forze di Garibaldi erano composte degli uomini sbarcati dalle navi (circa 1.800), di 600 che li avevano raggiunti dal Castelvetrano e 7.000 dai monti di Trapani, al comando di Giuseppe Coppola, tutti montati su cavalli o muli, e circa 300 che erano venuti insieme a lui [a Garibaldi] *da Marsala; inoltre delle piccole bande erano accorse da ogni villaggio, portando così la sua truppa ad un totale di 15.000 uomini, tutti armati, perché quelli che non avevano fucili erano provvisti di armi da caccia»* (14).

Ora, a parte l'esagerata valutazione della consistenza e dell'armamento delle «squadre» siciliane, delle quali gli uomini che parteciparono direttamente al

---

(14) Difficile è dire in realtà quanti fossero i «picciotti» a Calatafimi. Secondo una testimonianza del 16 maggio del garibaldino Minutilli, sarebbero stati un migliaio: tale cifra si riferisce forse a coloro che presero una parte attiva al combattimento. Cfr. G. DI STEFANO, *Due lettere di Filippo Minutilli*, e R. COMPOSTO, *La giornata di Calatafimi e il contributo del volontarismo siciliano*, l'uno e l'altro in *Trapani - Rassegna mensile della Provincia*, rispettivamente del 15 maggio e del 15 ottobre 1960.

fatto d'armi non furono nemmeno la decima parte del numero accertato dal Marryatt è da osservare che nella testimonianza del Panzavecchia è forse dato ritrovare l'origine di una curiosa leggenda locale: quella raccolta dal Figlioli, sulla base di una relazione manoscritta contemporanea redatta dal sacerdote Pellegrino, che calcolava appunto in trecento i marsalesi unitisi ai garibaldini, mentre è accertato che essi non superarono la trentina [15]. Quanto alle truppe regolari del generale Landi ed ai volontari di Garibaldi, se le cifre riportate dal Marryatt sono eccessive, tuttavia la proporzione delle forze (poco meno di tre a uno), concorda approssimativamente con i risultati delle più recenti ricerche.

Il seguito del racconto riproduce con sufficiente esattezza le fasi del combattimento:

«I napoletani iniziarono il loro attacco contro i piemontesi, che cadevano in gran numero, come se fossero morti, ma invece avanzavano strisciando sul ventre su per il pendio del colle, e quando erano abbastanza vicini saltavano in piedi, sparavano con i loro fucili e caricavano a corpo a corpo con la baionetta.

Dall'altro lato gli uomini al comando del Coppola avevano raggiunto anch'essi la sommità del colle e gli sforzi riuniti delle due parti ributtavano alla rinfusa i napoletani giù dall'altura, infliggendo loro una gran quantità di perdite nella discesa.

Quelli tuttavia occupavano un'altra posizione, ma ne venivano sloggiati con la perdita di due cannoni [16]*: allora essi buttavano i fucili, si gettavano con la faccia a terra e domandavano quartiere, ma il loro comandante* [17]*, svergognandoli riusciva a rianimarli. La giornata terminò con i napoletani in fuga a cercare asilo in Calatafimi, e con le forze di Garibaldi cadute addormentate sul terreno conquistato al nemico».*

Il rapporto del Marryatt sulla battaglia si conclude con la notizia che Garibaldi ha oltrepassato Calatafimi, inseguendo le truppe del Landi, le quali nella loro precipitosa ritirata sono state attaccate dalle popolazioni. L'ufficiale accluse le copie di due manifesti diffusi dai garibaldini, di un ordine del giorno e della traduzione del messaggio del Landi al Viceré: si tratta del famoso dispaccio che comincia: *«Soccorso, pronto soccorso!»* e che, dice il Marryatt *«parla più chiaramente di qualunque rapporto io possa fare».*

---

(15) AGRATI, *I Mille, cit.*, pag. 213.

(16) Uno solo, in realtà.

(17) L'originale porta: *«Their General»*: sembra che il comandante Marryatt fosse persuaso che il comando dei borbonici durante la battaglia fosse stato tenuto personalmente dal generale Landi e non invece, come fu, dal valoroso maggiore Sforza, l'unico ufficiale regio a cui tutti gli storici, e i garibaldini stessi, abbiano reso omaggio.

Nell'ultima parte della sua relazione, il comandante dell'*Intrepid* riferisce come, da un volontario lasciato dai suoi compagni a Marsala perché ammalato [18], egli abbia avuto ulteriori informazioni sulla precedente storia della spedizione. Sono notizie quasi tutte esatte: la cattura dei due bastimenti a Genova, l'imbarco dei volontari in mare aperto, la sosta e il munizionamento a Talamone, la composizione per classe sociale dei garibaldini, dei quali circa 400, annota il Marryatt con il compiacimento della «*u-class*», erano «*professional gentlemen*». Sole inesattezze, quelle relative al numero degli sbarcati e ad una immaginaria caccia data al *Piemonte* e al *Lombardo* dalle navi da guerra della crociera borbonica. Poche parole, infine, sull'organizzazione politica abbozzata da Garibaldi in Salemi, sulla perfetta quiete della città di Marsala e sui movimenti della flotta napoletana.

Il «senior officer» Cochran, appena ricevuto il rapporto del comandante Marryatt senza indugio lo rispedì a Malta, accompagnandolo con una lettera [19], nella quale aggiungeva altre informazioni su quanto stava accadendo a Palermo:

«... Due Decreti Reali pubblicati ieri contenevano la promessa del perdono a tutte le persone traviate che ritornassero all'obbedienza; se una tale misura fosse stata assicurata alla popolazione un mese fa, avrebbe forse potuto conseguire benefici risultati, ma ora temo che sia troppo tardi.

Stamani [20] *l'intera guarnigione* [21] *è uscita dalla città ed ha preso posizione nella pianura fronteggiante le strade d'accesso da Monreale; quasi tutta la truppa è stata ritirata, eccetto le guardie al Palazzo e alle Finanze; sembra che il Generale abbia deciso di sostare fuori delle mura; due navi da guerra pronte per l'azione si sono ormeggiate in posizione da tenere sotto controllo le vie Toledo e Stradoni, evidentemente con lo scopo di tenere in rispetto la popolazione durante l'assenza delle truppe.*

... È stata diffusa e accolta la notizia che uno sbarco è stato effettuato tra San Vito e Castellammare; mancano particolari.

La città è perfettamente tranquilla e probabilmente rimarrà tale fino a che sia dato dall'esterno il segnale dell'azione; e quantunque i residenti britannici non sembrino per ora in immediato peri-

---

(18) Doveva trattarsi di Giovanni Pasini da Cremona o di Antonio De Paola genovese, i due rimasti a Marsala perché affetti da febbre gastrica.

(19) Appendice, III.

(20) È il giorno in cui i garibaldini, attestatisi sui monti di Renda, minacciavano Pioppo e Monreale, mentre Rosolino Pilo con i suoi si stava avvicinando dalle alture di Carini.

(21) Precisamente l'8° Cacciatori, il 3° Leggero, 70 «compagni d'arme» del capitano Chinnici, una sezione di obici da montagna scortata dal 2° Battaglione Cacciatori. Nello stesso tempo una seconda colonna, composta dal battaglione scelto del 7° di linea, da tre compagnie di pionieri, due cannoni da campo e due plotoni di cacciatori a cavallo, veniva inviata sull'altro lato della città, al passo di Rigano, per fronteggiare eventuali minacce provenienti da nord-ovest. Quindi, se non proprio tutta la guarnigione, almeno una gran parte di essa. Cfr., in proposito, V. POLIZZY, *Diario dal 4 aprile al 19 giugno 1860*, parzialmente pubblicato da T. BATTAGLINI, in *Nuova Antologia*, 1913, e largamente riprodotto dall'AGRATI, *I Mille*, *cit.*, pagg. 385-87 e *passim*.

colo, prenderò subito i provvedimenti necessari per l'imbarco a bordo di questa nave di quelli tra essi che siano disposti ad approfittare di un tale asilo.

L'INTREPID sarà tenuto pronto a trasmettere notizia di tutto ciò che di importante possa verificarsi, al Ministro di S.M. a Napoli, il quale fino a ieri è stato tenuto al corrente degli avvenimenti da Mr. Goodwin».

Venuto in possesso delle relazioni di Cochran e di Marryatt, a sua volta il vice-ammiraglio Fanshawe si affrettò a trasmetterle, il 21, a Lord Clarence E. Paget, Segretario permanente dell'Ammiragliato a Londra, precisando [22] che le comunicazioni telegrafiche con la Sicilia erano limitate alla prima stazione, Modica, e che oltre quel punto nessun dispaccio veniva più inoltrato. *«Un telegramma ricevuto oggi»* così concludeva *«conferma che Garibaldi con le sue forze, le quali sono salite a 15.000 uomini, sta attualmente marciando da Calatafimi in direzione di Palermo».*

13. Arrivando dinanzi alla capitale dell'isola il 20 maggio, il primo pensiero del contrammiraglio Mundy era ovviamente rivolto alla sicurezza dei sudditi britannici.

Egli diede quindi la sua approvazione alle misure preventive disposte dal «senior officer» Cochran e prese subito contatto con il console di S.M. britannica a Palermo, Mr. Goodwin; questi lo imformava per iscritto [23] di essersi rivolto fin dal 12 maggio al governatore, su istanza dei commercianti inglesi, per la protezione delle loro persone e proprietà nel caso di eventuali complicazioni, e di aver ricevuto una risposta a firma del generale Salzano, nella quale era specificato che, se un'insurrezione avesse avuto luogo, il comando borbonico non avrebbe potuto rispondere dell'azione delle truppe impiegate a combattere la rivolta. Mr. Goodwin si proponeva di portare tale risposta a conoscenza della colonia inglese l'indomani.

Per prima cosa, il Mundy incaricò il console di confermare a tutti i connazionali che egli avrebbe accolto a bordo delle sue navi da guerra chiunque di essi chiedesse asilo, e di far noto al console degli Stati Uniti d'America che i cittadini statunitensi avrebbero potuto anch'essi, qualora lo desiderassero, rifugiarsi sulle unità britanniche. Quindi l'ammiraglio diede un'occhiata alla città, la quale, egli scrive, *«si trova ora in stato d'assedio, evacuata dagli abitanti delle classi più elevate, con il commercio completamente fermo e tutti i negozi chiusi»* [24].

---

(22) Appendice, IV.

(23) Appendice, V.

(24) MUNDY, *cit.*, pag. 79. La descrizione coincide alla lettera con quella del POLIZZY, *Diario, cit.*, «La città è in completa rivoluzione morale: botteghe ed officine son tutte chiuse. Gli impiegati civili non comandano più...». Cfr. AGRATI, *I Mille, cit.*, pag. 384.

La mattina seguente, all'alba, il Mundy fece partire in perlustrazione il comandante Marryatt con l'*Intrepid*, in direzione del golfo di Castellammare, onde raccogliere informazioni fresche sulle mosse di Garibaldi e sulla consistenza effettiva delle forze dell'insurrezione. Poi, verso le 11, il contrammiraglio si recò, accompagnato dal suo Stato Maggiore, a rendere visita al generale Lanza, Commissario strordinario e «*alter ego*» del Re delle Due Sicilie. L'impressione suscitata in lui dall'attraversamento di Palermo fu ancor più tetra di quella riportata al momento del suo arrivo in porto: «*Le vie della città* — egli scriverà più tardi, nelle sue memorie — *presentavano un aspetto straordinario. Mi sembrava di passare per una città di morti o devastata da una pestilenza. Benchè contenesse 200.000 abitanti, non se ne vedeva nemmeno uno, né un veicolo qualsiasi per le strade, eccetto il mio. Ovunque postazioni di truppe; l'unico rumore che udivo era il passo cadenzato della soldatesca che, in pattuglie o guardie o bivacchi, occupava le vie che conducevano ai Forti e alle stazioni militari. All'apparenza, quegli uomini avevano un aspetto marziale e l'equipaggiamento dell'artiglieria era notevole per efficienza*» (25). Il colloquio con il generale Lanza fu strettamente protocollare: quantunque l'ammiraglio sottolineasse il fatto che egli, quale secondo ufficiale in comando della *Mediterranean Fleet*, era stato mandato appositamente a Palermo allo scopo di proteggere la colonia inglese, e chiedesse formalmente la cooperazione delle autorità borboniche a questo fine, pur senza alludere alla scortese comunicazione fatta dal generale Salzano al console Goodwin, tuttavia il Lanza si guardò bene dall'entrare in una discussione politica. «Il nome del grande avventuriero» ricorderà in seguito il Mundy «che si sapeva ormai in possesso di tutta la regione circostante, non venne mai menzionato, né si fece il minimo accenno alle deplorevoli condizioni della città» (26). Il governatore si limitò a confermare che il generale Salzano aveva seguito le istruzioni da lui stesso impartite.

Ritornando a bordo, il contrammiraglio procedette subito a render noto a Mr. Goodwin quanto era avvenuto e a dargli disposizioni per l'imbarco immediato dei sudditi britannici (27):

«*Nel rendere visita questa mattina al Regio Commissario straordinario generale Lanza, ho potuto accertare che la lettera indirizzatavi ieri dal generale Salzano, in risposta alla vostra comunicazione del 12 corrente, è stata dettata da S.E., ed egli stesso pertanto è responsabile della grave determinazione espressa come segue:*

"Giudico necessario informarvi che se un'insurrezione avrà luogo nella città, le truppe regie ricorreranno a tutti i più gravi mezzi punitivi che la guerra impone per la repressione, e non so come, né se, potrò rispondere delle conseguenze in cui potranno incorrere gli stranieri che saranno rimasti in questa città".

---

(25) MUNDY, *cit.*, pag. 80.

(26) *Ibidem.*

(27) Appendice, VI.

Mi rincresce che il generale Salzano si sia espresso in termini così scortesi e particolarmente che il suo linguaggio denoti o incapacità o indifferenza per il controllo della condotta delle sue truppe.

In tali circostanze mi sembra opportuno che tutti i residenti britannici debbano prendere immediatamente imbarco sull'HANNIBAL o sull'AMPHION, oppure tenersi pronti a cercare asilo sulle suddette navi al primo avviso. Ogni assistenza verrà prestata con le mie scialuppe per facilitare l'imbarco.

Nello stesso tempo indirizzerò una lettera al generale Lanza, per esprimere il mio desiderio di essere informato previamente nel caso di un bombardamento della città, sia da parte dei Forti sia da parte delle unità navali napoletane ancorate nel golfo; renderò anche noto a S.E. che, secondo la mia opinione, ogni bombardamento di una città aperta è estremamente deplorevole e desterà forte risentimento presso tutte le nazioni civili».

La lettera in questione diretta al governatore, riprodotta dal Mundy nel volume delle sue memorie [28], era redatta in termini inequivocabilmente severi: vi si esprimeva apertamente un vivo disappunto per il tono e per la sostanza della comunicazione del generale Salzano; e si diffidava il governo borbonico, con accento freddo e vagamente minaccioso, dall'arrecare danni a persone o cose coperte dalla bandiera britannica, nel caso che venisse presa «una misura così estrema e deprecabile come il bombardamento di una città aperta».

Nel contempo, venivano diramati i seguenti ordini [29] agli ufficiali e marinai della squadra inglese, in armonia con le direttive dell'ammiraglio Fanshawe [30]:

«Essendo desiderabile che le navi di S.M. stazionanti nei vari porti della Sicilia per la protezione dei sudditi britannici e delle loro proprietà, si mantengano strettamente neutrali nei riguardi dell'insurrezione in atto contro il governo napoletano, dispongo che i capitani e gli ufficiali in comando delle navi e bastimenti di S.M. sotto i miei ordini raccomandino ai loro rispettivi ufficiali e marinai di evitare di prender parte a qualsiasi discussione politica o ad alcun tumulto, in quanto ciò potrebbe frustrare lo scopo della loro presenza e compromettere il governo britannico.

Gli ufficiali che scendono a terra debbono essere in uniforme e rientrare a bordo delle loro navi prima del tramonto».

14. La sera stessa del 21, il comandante Marryatt fu di ritorno a Palermo e presentò all'ammiraglio il suo rapporto [31]. Da questo, e dalla precedente re-

(28) MUNDY, *cit.*, pag. 83.

(29) *Ibidem.*

(30) Vedi *supra*, nota 9.

(31) Appendice, VII.

lazione del medesimo Marryatt al «senior officer» Cochran, il Mundy trasse la nota descrizione riassuntiva degli avvenimenti svoltisi dall'11 al 20 maggio, che trovasi nel suo libro [32]: per altro, rievocando i fatti a distanza di tempo, egli corresse alcuni dati (ad esempio, 1.100 sbarcati a Marsala in luogo di 1.800, 7.000 o 8.000 uomini delle squadre anzi che 15.000, ecc.), i quali, nella stesura originale dei rapporti, sulla base delle «voci» raccolte, apparivano alquanto esagerati.

«In seguito ai vostri ordini» scriveva nella sua relazione il comandante Marryatt *«ho l'onore di informarvi che ho lasciato Palermo alle ore 4 di questa mattina.*

Poiché correvono voci che Garibaldi è stato ultimamente a Partinico o nei dintorni, ho ritenuto opportuno sostare dapprima nel porto più vicino alla città, pensando di regolare la mia ulteriore condotta sulle informazioni che sarei riuscito ad ottenere.

In conseguenza ho gettato le ancore davanti al villaggio di Sicciara alle ore 9 a.m. e sono sceso a terra appena mi è stato possibile. Essendomi accertato quale fosse la principale autorità del villaggio, ho chiesto un colloquio e qui di seguito espongo le informazioni avute nel corso della conversazione.

Poiché le mie istruzioni erano di portarvi notizie attendibili, e tali da porvi in grado di agire per la protezione dei sudditi e delle proprietà britannici, sarà forse meglio che io mostri anzitutto quanto sembri probabile che una tale protezione debba presto rendersi indispensabile.

Non vi è dubbio alcuno che Garibaldi si trovi entro un raggio di undici miglia da Palermo e se non ha attaccato Monreale prima che io sia di ritorno, si dice che certamente l'attaccherà domani. È accertato che ha con sé 10 o 11 mila uomini, che queste forze crescono di ora in ora, che egli ha perfetta conoscenza di quanto accade a Palermo e della consistenza numerica delle truppe che ha di fronte: alla mia domanda, a quanto si supponesse che ammontassero tali truppe, mi è stato indicato il numero di 14.000 uomini. Corre «voce» [33] *che la notte scorsa egli si sia procurato 6 pezzi di artiglieria in aggiunta a quelli che già possiede.*

Poiché non sono riuscito ad ottenere altre informazioni circa i presenti e futuri movimenti degli insorti, ho pensato che non fosse inopportuno accertare quanto è avvenuto dall'una e dall'altra parte dopo il fatto d'armi di Calatafimi del 15 corrente, del quale ho fornito un particolareggiato resoconto al capitano Cochran nel mio rapporto del giorno 18.

Sembra che il generale Landi abbia lasciato quella città il 16 alle 2 a.m. ed abbia raggiunto in giornata Alcamo, passandovi attraverso, senza fermarsi fino a Palermo. Qui si dice che gli eccessi a cui si sono abbandonate le truppe siano stati veramente orribili:

---

(32) MUNDY, *cit.*, pagg. 85-88.

(33) Sottolineato nell'originale.

42 case bruciate, donne e bambini uccisi senz'altro motivo che di vendetta e saccheggio[34]. *I soldati, a ciò che si racconta, portavano bottiglie piene di materia combustibile, che accendevano e gettavano nelle case, passando. Essi hanno però duramente pagato per queste atrocità e gli abitanti, non trovando alcun modo di fermarli, si sono armati e in un improvviso attacco hanno ucciso 30 soldati e preso 12 prigionieri che ora si trovano in quella città. Inoltre li hanno perseguitati per tutta la strada durante la loro ritirata verso Palermo... cosicché essi hanno perduto tutte le impedimenta, e parecchi soldati hanno persino gettato via le armi e le munizioni pur di riuscire a raggiungere Monreale.*

Non ho potuto accertare quanti napoletani siano rimasti uccisi a Calatafimi, ma 350 è il numero più probabile che mi è stato fornito. Le forze di Garibaldi, dal canto loro, hanno registrato la perdita di 8 morti e 32 feriti[35].

Tornando a Garibaldi, ho appurato che egli era ad Alcamo il 18[36] *e vi è stato accolto con immenso entusiasmo. Colà, come a Salemi, ha costituito un governo*[37] *che tutta la popolazione riconosce ed al quale obbedisce volentieri. Lo stesso è avvenuto a Partinico, dove è giunto più tardi. Sembra che non si sia curato di inseguire i napoletani in fuga dopo la battaglia di Calatafimi.*

I principali personaggi che si trovano insieme a lui sono: Giuseppe La Masa, uno dei capi della rivoluzione del 1848, che egli, appena sbarcato, ha inviato nell'interno del paese in missione speciale (e qui corre voce che abbia occupato il castello di Termini); poi Giacinto Carini, Calona[38] *e Orsini, un colonnello di Artiglieria che disertò dall'esercito napoletano nel 1848; infine Coppola e parecchi altri di cui non ho appreso i nomi.*

Ci si attende che un nobile siciliano, chiamato Enrico Fardella, stia per sbarcare con armati a Sicciara o nei dintorni.

---

(34) Questa confusione fatta dall'ufficiale inglese tra Alcamo, dove per testimonianza dello stesso Landi non accadde nulla, e Partinico, dove è accertato che realmente si verificarono le atrocità in parola, risponde ad una voce che in quei giorni deve essere stata largamente diffusa in Sicilia, dal momento che se ne trovano le tracce anche in corrispondenze giornalistiche dell'epoca (cfr., ad esempio, l'*Opinione* del 28 maggio) e presso storici, come il cappellano borbonico Buttà, che furono testimoni degli avvenimenti. Cfr. G. BUTTÀ, *Un viaggio da Boccadifalco a Gaeta*, 2ª ediz., Napoli 1882.

(35) Cifre più indicative dei desideri e delle simpatie degli informatori che non vicine alla realtà. Effettivamente, le perdite garibaldine a Calatafimi, per concorde ammissione degli storici, ammontarono a 32 morti e circa 180 feriti, dei quali alcuni mortalmente. Le perdite borboniche furono invece alquanto minori. Cfr., per tutti TREVELYAN, *cit.*, pag. 340, e AGRATI, *I Mille*, *cit.*, pagg. 262-63.

(36) Vi era arrivato la vigilia, giovedì 17, giorno dell'Ascensione, e ne ripartì il 18 mattina.

(37) Forse allude all'istituzione della Segreteria di Stato, affidata al Crispi.

(38) Nel testo originale: «Callona». Ignazio Calona di Palermo, uno dei componenti più anziani della spedizione dei Mille (65 anni), era membro dello Stato Maggiore di Garibaldi: evidentemente il suo nome doveva essere noto alla popolazione locale. Si osservi del resto che qui, tra tutti i diretti collaboratori di Garibaldi, vengono segnalati al comandante Marryatt soltanto nomi di siciliani.

Si riferisce che tre vapori hanno trasportato truppe napoletane a Castellammare il giorno 16, ma queste vi sono rimaste soltanto per poche ore, reimbarcandosi e ritornando a Palermo (39).

Dal momento che Castellammare è ancora più lontano che non Sicciara dal teatro degli ultimi movimenti, ho ritenuto inutile recarmici, appunto perché le informazioni ottenute mi lasciano supporre che, se Garibaldi non ha già attaccato Monreale, lo farà entro breve tempo, e pertanto la migliore cosa sarà l'informarvi il più presto possibile. Sono perciò ritornato a Palermo...».

La mattina del 22 — brutta mattina, vento e pioggia, Rosolino Pilo era caduto la vigilia, i garibaldini ritiratisi da Pioppo sotto la pressione dei borbonici di Monreale stavano faticosamente ripiegando su Parco e su Cozzo di Castro — l'ammiraglio Mundy lesse il rapporto del comandante Marryatt, giunto nella notte, e sulla base delle notizie raccolte, che più tardi nel suo libro dichiarerà «tali da poterne asserire la veridicità nelle linee essenziali» (40), cominciò a redigere per il suo superiore Fanshawe una relazione generale estremamente chiara e precisa in ogni particolare, che poneva in piena luce tutti gli aspetti della situazione e rispondeva in genere a verità, salvo qualche anticipazione degli avvenimenti futuri (41):

«Palermo, 22 maggio 1860.

Signore,
ho lasciato Malta, in ottemperanza ai vostri ordini, la sera del 18 corrente con la nave di S.M. HANNIBAL battente la mia bandiera ed ho raggiunto questo ancoraggio la mattina del 20 di buon'ora.

Le navi da guerra che ho trovato a Palermo sono: l'AMPHION e l'INTREPID; la fregata a vapore francese VAUBAN; la fregata a vapore sarda GOVERNOLO; la nave a vapore ANTHEON (41bis) *e tre bastimenti napoletani.*

Non riuscendo ad avere informazioni attendibili sui movimenti del generale Garibaldi, ed essendomi stato riferito dal console che i commercianti inglesi sono grandemente allarmati, ho mandato l'INTREPID, all'alba del 21, nel piccolo porto di Sicciara, dove il comandante Marryat ha accertato che Garibaldi, con 11.000 uomini, si trova a 11 miglia circa da Palermo e che ci si può attendere di momento in momento un attacco su Monreale (si acclude copia del rapporto del suddetto comandante Marryat).

---

(39) Il 3° Cacciatori estero, richiamato subito da Castellammare all'annunzio della battaglia di Calatafimi. Cfr. F. LANDI, *Relazione al Ministero della Guerra a Napoli*, ms. in Museo del Risorgimento di Milano, riportato dall'AGRATI, *I Mille*, *cit.*, pag. 380.

(40) MUNDY, *cit.*, pag. 85.

(41) Appendice, VIII.

(41 bis) Si trattava in realtà dell'avviso a ruote sardo *Authion*.

La sera [del 20] *sono stato informato da mr. Goodwin che il generale Lanza, nuovo Commissario regio, succeduto il 16 u.s. al principe di Castelcicala, aveva dichiarato di non essere in grado, nel caso di un'insurrezione in città, di garantire protezione ai residenti britannici, né per la loro vita, né per le loro proprietà; e di conseguenza, per mezzo di una comunicazione ufficiale al console di S.M., ho invitato i residenti e le loro famiglie a rifugiarsi sulle navi da guerra ancorate nel golfo, inviando appositamente delle imbarcazioni alla marina; la maggioranza delle famiglie si sono imbarcate sull'HANNIBAL e sull'AMPHION nella notte del 21 (allegate copie della relativa corrispondenza, dal n. 2 al n. 7 incluso).*

Il giorno 21 è arrivata da Pola e Corfù, gettando le ancore in questo porto, una squadra austriaca composta dalla fregata a vela da 60 cannoni SCHWARZENBERG, dalla corvetta ad elica DANDOLO da 21 cannoni e dallo sloop a ruote SANTA LUCIA da 6 cannoni, sotto il comando del commodoro von Wullersdorff. Navi da guerra a vapore del Re delle Due Sicilie stanno arrivando e partendo di continuo; la forza navale qui presente in questo momento consiste in due sloop a vapore e in un piroscafo armato.

Non essendovi alcuna nave da guerra americana in questo porto, ho dato incarico a Mr. Goodwin di far presente al console degli Stati Uniti e agli altri sudditi di quel Paese residenti a Palermo, il mio desiderio di estendere ad essi la medesima protezione che è accordata ai sudditi di S.M.. Tuttavia, essendo in seguito arrivata la corvetta a elica IROQUOIS[42], *non ho dato applicazione al loro ricovero a bordo delle navi di S.M..*

Fuochi da campo sono stati accesi tutta la notte scorsa sulle cime delle alture che circondano la città, e reparti di uomini armati sono riuniti questo pomeriggio sulle vette delle montagne ad est. Contadini dei villaggi il Bagheria e Misilmeri riferiscono che [le forze dell'insurrezione] *assaliranno la città da quel lato, mentre gli uomini di Carini e di Cinisi eseguiranno l'attacco da ovest. Garibaldi si trova oggi a sei o sette miglia da Palermo e corre voce che il grande assalto avrà luogo domani.*

Le truppe napoletane sembrano numerose, sia nella città sia sulle alture; la loro posizione avanzata è Monreale; il generale Lanza mi ha reso noto che la loro forza complessiva è di 20.000 uomini, ed hanno l'aria di volersi battere; ritengo che il Re abbia offerto ogni genere di riforme per il caso che gli insorti si sottomettano, ma è opinione che sia tardi.

L'arrivo della mia nave ammiraglia ha infuso fiducia e generale soddisfazione nell'intera comunità inglese e il gran numero di coloro che hanno approfittato dell'asilo a bordo comprova la necessità di aumentare la forza navale riunita per la loro protezione in circostanze così critiche».

Nel pomeriggio, all'ammiraglio Mundy pervenne un accorato appello da parte di tre signore dell'aristocrazia palermitana, la principessa Pignatelli, la principessa di Niscemi e la baronessa Riso, i cui mariti erano detenuti nella cittadella

(42) L'*Iroquois* arrivò a Palermo nel pomeriggio del 22, la qual cosa dimostra che l'ammiraglio Mundy completò il suo rapporto al Fanshawe verso la sera di quello stesso giorno.

sotto l'accusa di alto tradimento per i fatti del 4 aprile. Esse supplicavano l'ammiraglio inglese di intervenire presso le autorità borboniche per ottenere la liberazione dei loro sposi. Sir Rodney Mundy preferì non riceverle, ma fece dir loro che avrebbe perorato la causa dei prigionieri politici quando il Commissario regio fosse venuto a bordo dell'*HANNIBAL* a restituire la visita. Verso sera, il contrammiraglio scese a terra e raggiunse il Consolato britannico per incontrarsi con i commercianti inglesi colà radunati: spiegò loro i motivi delle misure da lui prese e i passi che aveva compiuto e tratteggiò la situazione, quale risultava dalle ultime informazioni in suo possesso, esortandoli a meditare sulla gravità del momento e a non indugiare a rifugiarsi sulle navi, come già avevano fatto le loro famiglie. La maggioranza appariva d'accordo, ma qualcuno sembrava restio ad abbandonare la sua casa, come il decano della colonia, Mr. Ingham, vecchio di 82 anni, convinto che le truppe del governo sarebbero riuscite a mantenere l'ordine.

Ulteriori notizie dovevano pervenire al Mundy all'alba di due giorni dopo, da parte del comandante Ingram, di ritorno da Marsala con l'*Argus*. Il rapporto dell'Ingram è diretto al «senior officer» Cochran, dal quale era stato inviato in missione otto giorni prima [43]:

«*In seguito ai vostri ordini del 15 corrente*» egli dice «*ho fatto rotta la sera del 15 stesso su Marsala e la mattina seguente ho gettato l'ancora dinanzi a questa città. Era in corso una manifestazione da parte della cittadinanza, con bandiere tricolori ovunque e con coccarde sugli abiti; ma sotto ogni altro aspetto la località era tranquillissima. Una guardia civica era stata stabilita per mantenere l'ordine e non si è verificato alcun perturbamento della pubblica quiete.*

Il giorno 17 sono arrivate notizie a Marsala circa la battaglia combattutasi a Calatafimi il giorno 15, tra le forze al comando del generale Garibaldi e le truppe napoletane del generale Landi, in cui quest'ultimo venne sconfitto con la perdita di un cannone; dei particolari sul combattimento si sono avuti il giorno seguente e sono stati comunicati al comandante Marryatt della nave a vapore di S.M. INTREPID, arrivata quella mattina con rifornimenti per l'ARGUS: poiché siete stato informato di tutto ciò dal suddetto ufficiale, non mi sembra necessario ripeterli.

Il giorno 19 ho ricevuto informazioni che il generale Garibaldi si era avanzato il giorno prima fino ad Alcamo, marciando su Palermo; questa notizia fu trasmessa al contrammiraglio Mundy, mentre l'HANNIBAL passava a distanza di segnalazione, nel pomeriggio, facendo rotta su Palermo. Essendo arrivata la stessa notte la nave a vapore di S.M. CARADOC in rotta per Malta, ho comunicato al tenente di vascello Buckle tutte le notizie di cui ero in possesso.

Nessuna nave da guerra napoletana si è fatta vedere a Marsala dopo il 15 u.s., quando da parte della fregata PARTENOPE e di un altro bastimento fu fatto un tentativo, non

(43) Appendice, IX.

riuscito, di disincagliare il LOMBARDO. Questo battello viene di giorno in giorno smantellato e demolito dai saccheggiatori.

Ieri mattina Mr. Cossins, facente funzione di vice-console, mi ha comunicato che era giunto a Marsala, la sera precedente, un corriere da Monreale, recando la notizia che quella città era stata presa da Garibaldi dopo un sanguinoso combattimento. Il latore di tale notizia, mi si è riferito, era un agente di Garibaldi, inviato con una richiesta di polvere da sparo, che viene fabbricata nelle vicinanze di Marsala(44).

Essendo rimasto per una settimana davanti al porto suddetto e riscontrando che vi perdura una calma assoluta, senza alcun prevedibile pericolo per gli interessi britannici, ieri ho proceduto con la nave di S.M. al mio comando ad eseguire il resto delle vostre istruzioni, approdando a Trapani per raccogliere informazioni durante il mio viaggio verso Palermo. Arrivando in quel porto, mi sono messo in comunicazione con il vice-console di S.M., Mr. Luigi Marino, il quale mi ha informato che non vi sono state dimostrazioni popolari a Trapani dacché il generale Letizia, a Pasqua, ha disarmato la popolazione: però la regione circostante si trova interamente nelle mani degli insorti. Le truppe napoletane, forti di 9.000 uomini, occupano la città, la quale è in stato d'assedio: due delle loro navi da guerra si trovano nel porto, e cioè la corvetta a vela VALOROSO e il vapore a ruote VELOCE.

Avendo ricevuto il vostro messaggio dal CARADOC, con la notizia che da Napoli era stato inviato l'ordine di restituire le armi sequestrate agli stabilimenti inglesi di Marsala per comando del generale Letizia e depositate a Trapani, mi sono recato dall'attuale comandante della Piazza, generale Perez, e gli ho chiesto se un tale ordine gli fosse pervenuto; egli mi ha risposto negativamente, tuttavia mi ha detto che si assumeva la responsabilità di consegnare le armi in questione ad ogni richiesta di una nave di S.M..

Ho poi proceduto per ritornare a Palermo e mi sono incontrato con la nave a vapore di S.M. INTREPID all'altezza del Capo San Vito: entrato in comunicazione, ho ricevuto dal comandante Marryatt l'ordine del contrammiraglio Mundy, CB, di raggiungere la sua bandiera nel porto della capitale. Sono stato anche informato che le notizie ricevute a Marsala circa la presa di Monreale non erano esatte. Poiché l'INTREPID era destinato a Trapani, ho riferito al comandante Marryatt il mio colloquio con il generale Perez.

La nave di S.M. al mio comando ha gettato le ancore nel porto di Palermo questa mattina alle ore 5,30».

Così, con il rientro dell'*Argus*, il Mundy era ormai in possesso di tutti gli elementi necessari per farsi un'idea ben chiara della situazione: da quel momento in poi, gli avvenimenti si sarebbero svolti sotto i suoi occhi. La Marina di S.M. britannica aveva condotto a termine assai bene il suo compito di raccolta

(44) Questo giustifica la momentanea credulità dell'Ingram: il messaggero, o chi lo inviava, avrà certo pensato di stimolare con il resoconto di una vittoria lo zelo patriottico dei marsalesi, affinché raccogliessero e consegnassero molte munizioni, delle quali come è noto, Garibaldi fu sempre a corto durante la campagna.

e di coordinamento delle informazioni durante quella fase di attesa. Dal canto suo l'ammiraglio, con l'invio dell'*Intrepid* a Trapani per la restituzione delle armi alla colonia inglese di Marsala, aveva provveduto alla protezione degli interessi britannici nell'altro centro dell'isola dove essi erano importanti e dove risiedeva un numeroso gruppo di connazionali: e per ora non doveva più preoccuparsi di quanto potesse succedere sulla costa occidentale. Non gli rimaneva che agire sul luogo, anzitutto per gli scopi della sua missione protettiva, e poi anche, nella misura del possibile, in difesa della città stessa di Palermo e dei suoi abitanti, minacciati di distruzione e di strage. Si sarebbe veduto nei prossimi giorni se al Mundy sarebbe riuscito di agire efficacemente in tal senso, senza per altro uscire dalla stretta neutralità che gli era stata prescritta.

15. Ritorniamo alla sera del 22.

Rientrando a bordo dalla riunione dei residenti inglesi, l'ammiraglio trovò la risposta del generale Lanza: un misto di cortesia formale e di tracotanza, quale si addiceva allo stato d'animo del governatore, affetto in quei giorni, a dire del cappellano borbonico Buttà, da un accesso di «bombardomania» [45] e persuaso che con il bombardamento della città si potesse risolvere ogni problema. Se Palermo insorge, diceva in sostanza il messaggio del regio Commissario, la guarnigione farà uso di tutti i mezzi in suo potere allo scopo di reprimere la rivolta; naturalmente sono stati impartiti ordini per il rispetto dei sudditi britannici compatibilmente con le esigenze militari, e d'altra parte si rifugge dall'idea del bombardamento, così lontana «dai sentimenti di umanità che animano il Re nostro Signore»: ma se l'esercito, occupato a respingere l'invasione straniera sostenuta dai ribelli, verrà attaccato alle spalle dagli insorti nella città, non si esiterà un istante a ricorrere all'artiglieria. «*L'avviso dato dal generale Salzano*» — concludeva la lettera — «*è conforme agli usi delle nazioni civili e i sudditi inglesi debbono provvedere essi stessi alla salvezza loro e delle loro proprietà. Spero che non si giunga a simili estremi, ma tocca alla popolazione mantenersi tranquilla, se non desidera esporsi agli orrori della guerra civile*» [46].

A questo punto, l'azione della Marina britannica entra in una fase importantissima, sia da un punto di vista generale, sia da quello particolare degli interessi nazionali italiani. In effetti, quantunque dettata da considerazioni e da moventi affatto estranei all'Italia nascente (protezione dei connazionali, motivi umanitari, ragioni politiche, ecc.), ed improntata alla lettera ed allo spirito delle norme di diritto internazionale che regolavano lo stato di neutralità, tuttavia la condotta della squadra inglese, e specialmente quella personale del contrammiraglio Mundy,

(45) BUTTÀ, *cit.*, riportato dall'AGRATI, *I Mille, cit.*, pag. 455.

(46) MUNDY, *cit.*, pag. 90.

finì per agevolare in misura notevole il compito degli insorti e, ad un determinato momento, valse a salvare i garibaldini da una posizione quasi disperata. Non fu certamente, giova ripeterlo, un preordinato piano con lo scopo ben definito di aiutare le forze insurrezionali contro quelle governative: ma gli effetti del comportamento britannico furono quelli che si è detto, e non è possibile negare dati di fatto tanto sicuramente accertati. L'opera di mediazione del Mundy cooperò validamente a risolvere la crisi e a far precipitare la situazione: e tale opera ebbe inizio appunto fin dal 23 maggio.

Anzitutto, la parola «mediazione» è anch'essa impropria, come tutto ciò che vuol definire nel giro di un termine generico un fenomeno complesso, condizionato da infiniti fattori, psicologici, politici, militari: di fatto, però, se il significato di «mediazione» comporta un elemento di volontarietà che probabilmente da parte inglese non è dimostrabile, tuttavia il valore semantico di quella espressione si attaglia assai bene a quanto avvenne.

Di «mediazione», invero, parlarono apertamente i borbonici la mattina del 23, in occasione della venuta del generale Lanza a bordo dell'*Hannibal* per ricambiare la visita di cortesia dell'ammiraglio. Quella mattina, il regio Commissario straordinario disse chiaramente al Mundy che, secondo la sua opinione, soltanto un personale intervento dell'ammiraglio inglese avrebbe potuto condurre ad una pacificazione: alla quale proposta ovviamente il Mundy rispose che non gli era permessa alcuna interferenza nelle questioni interne del paese ospitante ed aggiunse, non senza ironia, che se la situazione appariva così disperata al comando borbonico, la soluzione migliore sarebbe stata far subito presente la cosa al governo di Napoli. Venuti poi a parlare del caso dei nobili siciliani imprigionati per la rivolta della Gancia, il generale Lanza fece un altro maldestro tentativo di immischiare l'ospite nelle faccende politiche locali, dichiarandosi pronto a rimettere in libertà quei prigionieri, purché l'ammiraglio inglese garantisse per loro; al diniego dell'ufficiale, il governatore assicurò che tuttavia essi non correvano alcun pericolo della vita (della qual cosa il console Goodwin si affrettò a dare comunicazione alle mogli disperate). Il Commissario prese poi a parte il console di S.M. e di nuovo insistette sulla proposta della mediazione inglese, pregando Goodwin, in nome dell'antica amicizia, di esercitare pressioni in questo senso sull'ammiraglio: il primo passo avrebbe dovuto essere la stipulazione di un armistizio, e in seguito si sarebbe potuti giungere ad un accordo definitivo, tale da «salvare l'onore militare», e persino alla proclamazione della Costituzione del 1812. «*Sembrava*» — commentò più tardi sarcasticamente sir Rodney Mundy — «*che un cambiamento completo fosse avvenuto nelle opinioni di S.E. nel corso delle ultime quarantott'ore; ma il fatto che egli potesse aver immaginato per un istante che io avessi il potere di agire nel senso da lui suggerito, dimostra ampiamente la sua inettitudine ad occupare il posto che occupava durante una tale crisi. Un manipolo di*

avventurieri era alle porte della sua capitale ed un esercito fornitissimo di 25.000 uomini era pronto ad attaccarli. Sarebbe bastato un energico sforzo da parte dei comandanti di questo esercito, ma invece di agire e di aver fiducia nelle proprie forze, essi facevano di me l'unico punto di appoggio, da cui dipendevano tutte le loro speranze di tirarsi fuori dal dilemma derivato dalla loro stessa ignavia» (47).

A parte il disprezzo che la condotta dei borbonici suscitava nell'ammiraglio Mundy, le due relazioni redatte in quelle circostanze, quella del console Goodwin al ministro Elliot a Napoli (48) e quella del Mundy all'ammiraglio Fanshave a Malta (49), riferisconono gli esatti termini dell'importante colloquio. Il vice ammiraglio Fanshawe, dal *Marlborough* ancorato a La Valletta, ritrasmise il tutto al

---

(47) *Ibidem*, pag. 94.

(48) Goodwin scrisse immediatamente (Appendice, X):

«Palermo, 23 maggio 1860.

Signore,

essendo presente stamane alla visita effetuata dal generale Lanza all'ammiraglio Mundy, il generale mi prese a parte e mi parlò con la libertà di un vecchio amico del 1847. Mi disse che egli era venuto [in Sicilia] *per restaurare l'ordine e sperava nella nostra cooperazione per conseguire tale fine.*

Io ho risposto che non potevo che essere lieto di coadiuvarlo il più possibile, secondo le direttive dell'ammiraglio; egli disse quindi che non vedeva alcun mezzo di uscire dalle presenti difficoltà, se non una mediazione da intraprendersi subito da parte dell'ammiraglio in persona: il primo passo avrebbe dovuto essere la conclusione di un armistizio, ed in seguito si sarebbe tentato di giungere ad un accordo che fosse soddisfacente per ambedue le parti e tale da salvare l'onore militare.

Circa i prigionieri politici, egli disse che personalmente avrebbe desiderato porli tutti in libertà, ed espresse la sua intenzione di farlo, compatibilmente però con la sicurezza del Paese. Disse altresì che erano state esercitate delle pressioni su di lui affinché proclamasse la Costituzione del 1812, ma questo eccedeva i suoi poteri: egli avrebbe comunque appoggiato un tale progetto, qualora il suo parere fosse stato richiesto. Parlò poi di suppliche a lui rivolte in favore dei quattro nobili... e mi assicurò che le loro vite non erano in pericolo, autorizzandomi a riferirlo alle loro mogli e famiglie».

Al riguardo, c'è da osservare che, se le vite dei prigionieri non correvano pericolo, ciò non era dovuto ai sentimenti umanitari del Lanza, bensì alla sua intenzione di servirsene eventualmente come di ostaggi, il che più tardi avvenne.

(49) Il rapporto del Mundy è invece del giorno seguente (Appendice, XI):

«Palermo, 24 Maggio 1860.

Signore,

ieri il generale Lanza, Regio Commissario straordinario, venne a bordo della mia nave ammiraglia e mi informò in via confidenziale che soltanto un mio immediato personale intervento tra le parti in contrasto sarebbe valso a restaurare l'ordine e mi invitò ad accettare la funzione di mediatore.

Egli mi informò che il generale Garibaldi si trovava a Parco [il che era esatto], *a cinque miglia dalla città, che le sue bande armate occupavano le alture circostanti e che mediante il mio intervento si sarebbe potuto addivenire ad un armistizio. Io replicai che le istruzioni impartitemi escludevano qualsiasi interferenza, che la mia missione consisteva unicamente nell'imbarcare i residenti inglesi e le loro famiglie e che questi, infatti, avevano trovato asilo a bordo dell'HANNIBAL e dell'AMPHION la sera del 21 corrente, quando erano venuti a conoscenza, per la lettera del generale Salzano, che le regie truppe non sarebbero state in grado di proteggere le loro persone né le loro proprietà, se fossero rimasti in città.*

Osservai tuttavia a S.E. che, se la situazione era realmente così disperata, avrebbe fatto bene a far conoscere senza indugio la verità al suo governo, e che io, qualora ricevessi delle istruzioni al riguardo da Mr. Elliot, Ministro plenipotenziario di S.M. a Napoli, sarei stato lietissimo di prestargli la mia cooperazione nella misura che fosse più desiderabile.

Segretario permanente dell'Ammiragliato, approvando pienamente il comportamento del suo sottordine: «...*Questi rapporti mi permettono di considerare con molta soddisfazione la presenza del contrammiraglio Mundy a Palermo nel presente momento critico. Le sue prese di contatto con il generale Lanza regio Commisario, circa gli interessi britannici ed il minacciato bombardamento della piazza per parte delle navi da guerra napoletane riceveranno, spero, l'approvazione delle Loro Signorie, come pure il fatto di aver egli rifiutato, in mancanza di istruzioni, di accettare la proposta del Commissario di agire quale mediatore, il che è stato comunicato al Ministro di S.M. a Napoli per mezzo dell'INTREPID. Il contrammiraglio mi informa di aver agito in accordo con le navi da guerra estere a Palermo*» (50).

L'ultima frase dell'ammiraglio Fanshawe si riferiva ai frequenti contatti del Mundy con i comandanti delle altre forze navali straniere presenti nel porto: si trattava, il giorno 23, della squadra austriaca e delle unità francesi, sarda e americana; nei giorni seguenti, altre navi da guerra sarebbero arrivate, fino a un totale di oltre una quindicina. Appena il generale Lanza fu partito dall'*Hannibal*, mentre i diciannove colpi di cannone della salva d'onore lenivano il suo disappunto per il rifiuto del Mundy di intervenire, il commodoro austriaco von Wullersdorff e i capitani delle altre unità accorsero presso l'ammiraglio inglese, che concordò con essi un comune atteggiamento, sebbene non si trovasse d'accordo con loro sotto tutti i punti di vista (51), e li invitò a pranzo per l'indomani. Verso

---

Poi il Regio Commissario parlò del caso dei cinque nobili siciliani imprigionati quali cospiratori, che egli era pronto a rimettere in libertà, se io mi rendessi garante della loro buona condotta. Questo, naturalmente, era inammissibile. S.E. mi diede allora assicurazione che le loro vite non erano in pericolo e ciò venne comunicato alle rispettive famiglie da Mr. Goodwin.

Il generale Lanza ebbe quindi nella mia cabina una conversazione particolare con il console di S.M., il cui tenore era in sostanza identico a quanto sopra esposto...

Trasmetto per conoscenza copia del rapporto inviato dal console al Ministro di S.M. a Napoli.

Il generale Lanza avendo aderito alla mia richiesta di restituzione delle armi ai sudditi di S.M. residenti a Trapani e a Marsala, ho spedito ieri 23 l'INTREPID con le richieste istruzioni per le autorità siciliane in quelle piazze. Tale nave è rientrata oggi, come pure l'ARGUS da Marsala, poiché la situazione locale non richiedeva la sua ulteriore presenza (allegato rapporto del comandante Ingram)...

Vorrei menzionare che, al termine della mia conversazione con il generale Lanza ho chiesto che mettesse per iscritto, molto chiaramente, ogni altra proposta avesse da farmi.

La situazione all'esterno della città non è cambiata negli ultimi giorni. Il La Masa, al comando delle squadre, forti di 5 o 6 mila uomini, principalmente contadini armati di Termini, Bagheria e Misilmeri, ha marciato questo pomeriggio sulle montagne per ricongiungersi con Garibaldi a Parco. Le bande delle alture occidentali non sembrano altrettanto numerose».

(50) Appendice, XII.

(51) Le divergenze di vedute tra i comandanti non erano semplicemente di ordine politico, come si può ovviamente dedurre dalla presenza del commodoro austriaco, ma investivano il complesso della mentalità marinara di ciascuno: così, ad esempio, gli altri capitani intendevano bloccare rigorosamente a bordo i loro ufficiali, mentre il Mundy era deciso a lasciar loro la massima libertà di scendere a terra durante il giorno. Come vedremo, sarà in conseguenza di questo suo liberale e altero atteggiamento, che l'ammiraglio inglese verrà in possesso, il 26, di preziose informazioni.

sera, per mezzo del conte Tasca, venne offerto al Mundy da parte degli insorti un lasciapassare, da intestarsi ad un suo ufficiale, nel caso che egli volesse inviarlo fuori città per assistere quale osservatore neutrale alle operazioni: nuovo rifiuto da parte dell'ammiraglio. Come appare evidente, ognuna delle due fazioni contrapposte mirava a forzargli la mano, per provocarne un diretto intervento.

Alle otto di mattina del giorno 24, la squadra britannica innalzò il gran pavese per festeggiare il genetliaco della regina Vittoria. Il console francese e i commercianti britannici, durante la giornata, richiamarono l'attenzione del Mundy sulle minacciose evoluzioni delle unità da guerra napoletane, che sembravano prendere posizione per bombardare l'abitato: l'ammiraglio li assicurò che stava seguendo attentamente gli sviluppi della situazione e che avrebbe fatto il possibile per evitare il precipitare della crisi. Questo 24 maggio fu un giorno di incertezze e di ansia per la popolazione: Garibaldi sembrava scomparso — in realtà si trovava a Piana dei Greci — inseguito dalle truppe borboniche al comando del von Mechel; le squadre del La Masa, concentratesi a Gibilrossa, si agitavano per l'inattesa ritirata del Dittatore; il generale Lanza ed il suo Stato Maggiore cominciavano quasi a sperare che il peggio fosse passato. Alla sera, i brillanti ufficiali di Marina delle unità da guerra straniere presenti nel golfo salirono a bordo dell'*Hannibal*, dove la banda musicale della nave ammiraglia, diretta da un napoletano, li accolse al suono ripetuto del «*God save the Queen*»: e il pranzo di gala procedette, tutto sommato, abbastanza bene, nonostante la presenza del comandante borbonico Flores e del marchese D'Aste del *Governolo,* i quali naturalmente si guardavano con una certa freddezza.

Il 25 è il giorno della cosidetta «beffa di Corleone», che trascinò lontano i quattromila uomini della colonna von Mechel, mentre i garibaldini ritornavano verso Palermo: beffa su cui ancor oggi gli storici disputano per stabilire se la parte di Garibaldi sia stata recitata intenzionalmente o meno (52). La voce che i «filibustieri» erano in rotta sulle strade di Corleone, per cercare scampo nella fuga e reimbarcarsi a Sciacca, si diffuse in città verso mezzogiorno, quando il capitano Chinnici, comandante dei «compagni d'arme», arrivò recando i rapporti del von Mechel, raccontando mirabilia e vantandosi che, se avesse avuto sotto mano uno squadrone di cavalleria, avrebbe addirittura «annientato» i ribelli. Siffatte notizie valsero a rinfrancare un po' il Lanza, che la vigilia si era veduto ridotto così a mal partito da dare ordine che si imbarcassero in tutta fretta sull'*Ercole* 600.000 ducati prelevati dal regio banco; e gli permisero di affrontare con una certa baldanza la presenza dell'ammiraglio inglese, al quale, due giorni prima, aveva rivolto con tanta insistenza la supplica di interporsi come

(52) Cfr., per tutti, l'AGRATI, *I mille, cit.*, pagg. 428-30 e 540-47.

mediatore per salvare il salvabile. Fu appunto a mezzogiorno che il Mundy si recò a Palazzo reale in compagnia del console Goodwin. Questo colloquio è talmente famoso che basterà rievocarlo per sommi capi, con le parole stesse con le quali l'ammiraglio ne fece immediatamente rapporto al suo superiore a Malta [53]:

«...Avendo sentito da fonte autorevole che erano stati impartiti ordini di bombardare la città da terra e dal mare se la popolazione si fosse sollevata, mi sono recato a mezzogiorno dal generale Lanza, in compagnia del console S.M..

A mia domanda, se quanto mi era stato riferito rispondesse a verità, il regio Commissario, senza esitare, mi ha risposto affermativamente, precisando che era sua intenzione sparare sulla città e bombardarla, se fosse scoppiata un'insurrezione. In conseguenza di ciò, ho consegnato nelle proprie mani di S.E. la lettera di cui accludo copia [54] *e nel corso di una lunga conversazione ho cercato di porre in rilievo la differenza che esiste tra l'indiscriminata distruzione degli edifici di una grande città e l'uso dell'artiglieria contro una popolazione in rivolta, e misi in guardia il mio interlocutore contro la disapprovazione che tutte le nazioni civili avrebbero manifestata per la decisione che egli aveva espresso.*

Il signor Maniscalco, Capo della Polizia ed il Capo di Stato Maggiore [55] *erano presenti al colloquio; le mie osservazioni sono state accolte con perfetta buona grazia* [56] *e spero che abbiano fatto impressione».*

Per quanto imbaldanzito, il generale Lanza non credeva però opportuno chiudersi tutte le vie di uscita per il futuro: *«Mentre lasciavo il palazzo, S.E. mi ha nuovamente invitato a farmi mediatore tra le due parti...».*

Nel pomeriggio, venne pubblicato dal comando borbonico un bollettino addirittura trionfale [57]: le formazioni ribelli assalite con energia in località Parco

---

(53) Appendice, XIII.

(54) Cfr. il testo della lettera in MUNDY, *cit.*, pagg. 99-100:

«...ho osservato con grande preoccupazione che parecchie unità da guerra napoletane hanno preso posizione di fronte ai principali edifici lungo la marina, mettendo in posizione i cannoni in punti da cui essi possono soltanto distruggere la città, senza avere per effetto di sedare una rivolta degli abitanti.

Voglio credere che questo mutamento di posizione della regia Squadra sia unicamente inteso a scopo dimostrativo, ma poiché il panico è generale, ritengo sia mio dovere ripetere la mia più seria istanza a che V.E. non decida di ricorrere a sistemi così opposti a quelli ammessi dalla guerra tra nazioni civili...».

(55) Il colonnello Vincenzo POLIZZY, autore del citato *Diario*.

(56) Dire «perfetta buona grazia» è un eufemismo. L'ammiraglio stesso racconta — e il fatto è riportato da tutti gli storici — come l'odiato Capo della Polizia, rivolgendosi al console Goodwin, gli chiedesse bruscamente: «Non giudicate che debba essere annientata una popolazione, quando si solleva contro le autorità costituite?» al che il console avrebbe ribattuto che un popolo oppresso ha tutti i diritti di prendere le armi e di combattere contro i suoi oppressori. Cfr. MUNDY, *cit.*, pag. 102.

(57) Cfr. AGRATI, *I Mille, cit.*, pag. 452.

e completamente sbaragliate dopo un accanito combattimento della durata di sei ore; precipitosa fuga dei garibaldini in direzione di Piana dei Greci, abbandonando morti, feriti e prigionieri; grande valore e mirabile animo delle truppe, superiori ad ogni elogio. Tuttavia, non era soltanto la popolazione a non credere una parola del bollettino: gli stessi ufficiali borbonici non ne sembravano persuasi, a cominciare dal comandante del Forte di Castellammare, il quale faceva trasportare, a titolo precauzionale, i suoi mobili in casa di un amico liberale, ritenendoli evidentemente più al sicuro presso un probabile ribelle che entro le mura del castello.

Sabato 26, vigilia del grande assalto, tutto appariva tranquillo a Palermo, tanto che tre ufficiali della squadra inglese, il tenente di vascello Wilmot, il tenente di vascello Cooper e l'ufficiale pagatore Mr. Morgan, domandarono il permesso di scendere a terra per compiere un'escursione in carrozza fino a Misilmeri, spinti dalla curiosità di vedere da vicino quei rivoltosi, i cui fuochi notturni dal campo di Gibilrossa si scorgevano ogni sera dalla città e dalle navi. Giunti alla meta della loro gita, ebbero la sorpresa di trovarvi Garibaldi in persona, che, come è noto, conosciuto il loro arrivo, li invitò a presentarsi a lui e li accolse con grande cortesia [58]. Il Mundy stesso e il console Goodwin avevano compiuto, più tardi nel pomeriggio, un giro in carrozza nei dintorni di Palermo, riportando una dolorosa impressione dalla vista delle case e delle ville bruciate dai soldati borbonici: erano anche stati fermati dagli insorti, che però li avevano lasciati andare senza il minimo disturbo. Al ritorno, l'ammiraglio era rimasto indignato, assistendo sulla banchina del porto al passaggio di una fila di uomini incatenati: «*quegli sventurati non avevano commesso altro delitto che quello di essere saliti a bordo delle navi da guerra inglesi e al loro sbarco erano stati acciuffati dai giannizzeri di Maniscalco, perquisiti per vedere se recassero armi o munizioni, e, nonostante non avessero in dosso che un po' di galletta e di tabacco, arrestati, ammanettati e condotti in prigione*» [59].

Rientrato a bordo dell'*Hannibal*, il Mundy ricevette il rapporto del tenente di vascello Wilmot e rise tra sé, pensando al governatore e agli ufficiali borbonici che ritenevano Garibaldi ormai lontano in fuga. Tardi nella serata, quando si era già ritirato nella sua cabina, l'ammiraglio ricevette infine, da un connazionale rimasto in città, un biglietto che lo avvertiva dell'ora dell'imminente attacco e precisava perfino il punto, Porta Sant'Antonino, dove l'assalto avrebbe avuto luogo. Questo messaggio, aggiungendosi alle notizie ottenute dal suo ufficiale, persuasero sir Rodney Mundy che ci si avvicinava al momento decisivo. Prima di coricarsi, pensò fosse ormai tempo di redigere un ordine di servizio adeguato alle circostanze:

---

(58) MUNDY, *cit.*, pagg. 107-109.

(59) *Ibidem*, pag. 106.

«Ai capitani e gli ufficiali in comando delle navi di S.M. a Palermo.

È giunto a mia conoscenza che le bande armate del generale Garibaldi si sono avanzate fino a Misilmeri, un paesetto a poche miglia ad est di Palermo, e che alcuni ufficiali delle navi di S.M. al mio comando, mentre ritornavano da una gita in campagna, si sono trovati in mezzo agli avamposti delle forze suddette. Dispongo pertanto che fino a nuovo ordine tutti gli ufficiali, qualora scendano a terra, si tengano entro i limiti segnati dalle sentinelle delle truppe regie; raccomando la massima osservanza del mio ordine del 21 corrente, relativo alle uniformi» (60).

16. Gli avvenimenti della domenica 27 maggio, in cui Garibaldi assaltò e prese Palermo, sono troppo conosciuti perché se ne debba far cenno. Tuttavia, ecco in qual modo essi furono registrati dalla Marina britannica in osservazione.

Alle 10 del mattino, quando già l'attacco si era delineato in tutta la sua ampiezza e i garibaldini si erano introdotti da tre ore nella città, l'ammiraglio Mundy, non disponendo di altro mezzo per informare immediatamente l'Ammiragliato, decise di spendere cinquanta sterline affinché il capitano del vapore *Venetian*, in partenza per Gibilterra, dirottasse la sua nave su Cagliari e di là provvedesse a spedire a Londra il seguente telegramma:

«Domenica 27 maggio 1860 ore 10 a.m.

Garibaldi ha attaccato all'alba e alle 8 a.m. si era impossessato della parte orientale della città. Le truppe regie si ritirano nel Palazzo e nei Forti. Il fuoco continua da ambo i lati. I Forti e le navi sparano sulla città, nelle cui strade si ergono le barricate. I sudditi britannici sono al sicuro».

Due ore più tardi, il comandante di una nave sarda, partendo per Cagliari, accettò di spedire un secondo telegramma (e questa volta non costò nulla):

«Domenica 27 maggio 1860 ore 12,30 p.m.

Garibaldi in possesso della città. I Forti continuano a sparare proietti e bombe ed hanno incendiato parecchi edifici. Il Palazzo è ancora nelle mani delle regie truppe» (61).

Mentre osservava dal ponte della sua ammiraglia lo svolgersi degli avvenimenti, il Mundy doveva anche preoccuparsi del vecchio e testardo Mr. Ingham che era voluto rimanere a casa sua senza intender ragione ed ora se ne stava là, del tutto imperturbabile, in mezzo alla città sconvolta dal bombardamento. Anche il console Goodwin, per altro, era rimasto al consolato sotto la protezione

(60) *Ibidem*, pag. 109.

(61) Copia di ambedue i telegrammi, con i particolari della loro spedizione, nel rapporto del Mundy all'ammiraglio Fanshawe dello stesso giorno (Appendice, XIV).

della bandiera inglese, come il suo dovere gli imponeva; tutti gli altri componenti della colonia britannica gremivano l'*Hannibal,* l'*Amphion* e persino il piccolo *Intrepid.*

E il bombardamento continuava. Rallentato alquanto verso mezzogiorno, alle tre pomeridiane era stato vigorosamente ripreso. «*Il capitano di fregata Flores dell'Ercole*» scriveva amaramente l'ammiraglio, nel rievocare quei giorni terribili, «*si distingueva più di tutti per l'ardore dell'attacco... È dubbio però se la sua ciurma sarebbe stata egualmente intrepida, qualora avesse avuto di fronte un avversario...*»[62]. Rileggendo la relazione che il Mundy inviò all'ammiraglio Fanshawe, la nota predominante che si ritrova nelle sue parole, pur attraverso la scarna prosa di un rapporto ufficiale, è senza dubbio quella di un'accorata umanità, di fronte allo spettacolo tremendo e pietoso di una bellissima città e dei suoi indifesi abitanti in preda agli orrori delle fiamme e della strage indiscriminata. «*I Forti e le navi da guerrra del golfo hanno cominciato immediatamente* [dopo l'attacco garibaldino, cioè] *a bombardare la città, sparandovi sopra proietti, bombe e mitraglia con tale rapidità di fuoco che molti edifici pubblici e privati sono stati subito preda dell'incendio e la distruzione è divenuta in breve generale. senza per altro trattenere in alcun modo gli abitanti, che sono insorti in massa in ogni quartiere, barricando le strade. Era una vista penosa, assistere ad un così pazzesco attacco alle case di una grande città...*»[63].

17. A sera del 27, il generale Lanza, per mezzo di segnalazioni, comunicò al comando di Castellammare «*di andare a bordo della nave del contrammiraglio inglese per indurlo a cercar modo di far andare al suo bordo due generali, per trattare una breve sospensione d'armi, affin di seppellire i morti e medicare molti feriti* »[64]. Il capitano di vascello Cossovich del *Partenope,* del quale il Mundy aveva osservato il contegno corretto, in quanto si era astenuto da un bombardamento indiscriminato limitandosi a sparare contro le barricate, si recò la mattina seguente a bordo dell'*Hannibal,* mentre l'ammiraglio stava seguendo con il cannocchiale la sortita dei prigionieri politici (e non) dalla fortezza della Vicaria abbandonata dalle truppe borboniche. L'ufficiale napoletano cominciò con il richiedere certe lettere portate il giorno prima da un vapore inglese; ma al suo interlocutore, dal momento che le lettere in questione erano state già consegnate la sera precedente ad una nave napoletana, non sfuggì che si trattava unicamente di una manovra per tastare il terreno e per assodare fino a qual punto la Marina britannica intendesse estendere la sua neutralità. Seguì infatti la richiesta concernente i due generali;

---

(62) MUNDY, *cit.*, pag. 114.

(63) Rapporto del Mundy all'ammiraglio Fanshawe del 29 maggio 1860 (Appendice, XVI, nn. 3 e 4).

(64) POLIZZY, *Diario, cit.*; cfr. AGRATI, *I Mille, cit.*, pag. 487.

Mundy si riservò di dare una risposta. Più tardi, nel corso di una seconda missione del capitano di vascello Cossovich, fu precisato che quel che si chiedeva da parte borbonica era un salvacondotto o la protezione della bandiera inglese, affinché i due generali potessero attraversare le linee garibaldine. L'ammiraglio rispose che egli era disposto ad acordare la protezione della sua bandiera soltanto dal molo alla nave: il salvacondotto, se lo procurassero direttamente da Garibaldi. Aggiunse che, in ogni modo, egli non desiderava intervenire nella questione, ma soltanto mettere la sua nave a disposizione dei parlamentari, quale terreno neutrale su cui potessero incontrarsi, e che date le speciali circostanze, il ricevimento degli inviati del generale Lanza a bordo della nave britannica era subordinato alla condizione che il bombardamento della città, così da terra come dal mare, venisse immediatamente sospeso.

Mentre le trattative proseguivano, il Mundy inviò, verso le 1,30 pomeridiane, il tenente di vascello Wilmot presso Garibaldi, allo scopo di informarlo dell'accaduto e di domandargli se fosse disposto a lasciar passare i parlamentari. Wilmot riuscì a raggiungere senza incidenti il Quartier Generale degli insorti a Palazzo Pretorio e fu di ritorno alle tre con la risposta affermativa del Dittatore.

Il racconto dell'ammiraglio così continua [65]:

«*...Alle 7 p.m. ricevetti (trasmesso per segnali dalla PARTENOPE) un messaggio del generale Lanza con i suoi ringraziamenti per ciò che avevo fatto, ma con la rinnovata richiesta della protezione della bandiera inglese. Avevo sospettato fin dal principio questo artificio, ma, dopo un bombardamento che aveva distrutto parecchi degli edifici più belli della città e che continuava minacciando di demolire anche proprietà di grande valore appartenenti a sudditi britannici, ho considerato mio imprescindibile dovere non respingere ulteriormente le proposte fattemi dal generale Lanza, per cercare di porre termine al fuoco mediante un accordo...*

Questa mattina [del giorno 29] *mi è stato mandato un ufficiale... con un altro messaggio telegrafico del generale Lanza, contenente per l'ennesima volta l'invito a ricevere a bordo i due generali e la proposta di sospendere il fuoco dalle due parti. Ho considerato che avevo già fatto quanto era in mio potere senza compromettere la neutralità della bandiera inglese, per porre termine a questo crudele bombardamento, tuttavia ho autorizzato l'ufficiale napoletano a telegrafare al regio commissario che ero sempre pronto a ricevere i due generali e a portarli con le mie imbarcazioni fino alla mia nave, purché Garibaldi concedesse loro il passaggio fino al molo*».

Insomma, la schermaglia tra il Lanza e gli inglesi continuava a svolgersi sempre sullo stesso tema: il primo non voleva accondiscendere a trattare direttamente

---

(65) Appendice, XVI, nn. da 13 a 17.

con gli insorti [66] e insisteva perché l'ammiraglio Mundy rappresentasse una parte attiva nelle trattative; quest'ultimo rimaneva sulle sue posizioni, conscio di non essere autorizzato ad andare oltre il limite delle concessioni cui era giunto. Intanto, la lotta continuava, senza quartiere, nella città martoriata; era diminuita l'intensità del bombardamento, poiché su iniziativa del capitano di vascello Cossovich sollecitato dal Mundy fin dal giorno avanti, la flotta napoletana aveva dapprima rallentato il fuoco e poi lo aveva sospeso del tutto; ma le artiglierie dei Forti continuavano a seminare l'incendio e la morte dovunque, insistendo nel vano tentativo di colpire il Quartier Generale di Garibaldi. A sera del 29, le trattative sembravano definitivamente arenate.

La situazione, per i garibaldini, era molto più grave e precaria di quanto non sospettassero i borbonici e lo stesso ammiraglio inglese. Due nuovi battaglioni napoletani erano sbarcati ed avevano raggiunto Palazzo reale dove era asserragliato il grosso della guarnigione; il colonnello von Mechel, finalmente di ritorno da Corleone, era alle porte di Palermo; soprattutto, ai garibaldini ed alla popolazione insorta, duramente provati da tre giorni di battaglia accanita, scarseggiavano paurosamente le munizioni [67]. La vicinanza dei von Mechel era l'elemento che avrebbe forse potuto far capovolgere la situazione [68]; ma per fortuna, né gli uni né gli altri dei combattenti parevano rendersene conto.

«Lo stato attuale delle cose» — scriveva l'ammiraglio Mundy quella sera, a chiusa del suo rapporto — *«è il seguente. Le truppe regie tengono la cittadella, il Palazzo reale e le Finanze, ma queste posizioni sono circondate dagli insorti e non è dato ad esse di comunicare in alcun modo tra loro. Tutta la città, d'altronde, è nelle mani di Garibaldi; ma poiché delle truppe fresche sono arrivate da Napoli, tra le quali un reggimento bavarese di 800 unità, ritengo che domani verrà fatto un energico tentativo per sloggiare gli insorti,*

---

(66) «S.E. ha risposto di non potere trattare con Garibaldi» POLIZZY, *Diario. cit.*, sotto la data del 27 maggio, sera.

(67) È il caso, una volta tanto, di assumere per valida la testimonianza dell'Abba, le cui memorie, per quanto letterariamente pregevoli, appaiono spesso storicamente imprecise: «...da tutti i punti della città dove si combatteva, giungevano uomini a chiedere cartucce, come chi spasima per fame chiede pane. Gli aiutanti del Generale rispondevano alzando le braccia muti: il Sirtori, sempre tranquillo, raccomandava di dir dappertutto che le munizioni giungerebbero, che intanto i combattenti s'ingegnassero con la baionetta...» (G.C. ABBA, *Storia dei Mille,* XVI ediz., Firenze 1934 pag. 193). Vedi pure analogamente, dello stesso, *Da Quarto al Volturno,*XVII ediz., Bologna 1930, pag. 111. È anche noto che la sera del 29, a tarda ora, Garibaldi, spinto dall'estrema penuria di polvere da sparo, mandò a domandarne al comandante D'Aste, a bordo della nave stazionaria sarda *Governolo*, e ne ebbe un secco rifiuto; cfr. TREVELYAN *cit.*, pag. 409. Forse anche per questo l'ABBA scriveva nelle sue *Noterelle*, sotto la data del 6 giugno: «Questi marinai della squadra inglese ci fanno cera più che i nostri del *Governolo* e della *Maria Adelaide*...» (*Da Quarto al Volturno, cit.*, pag. 120).

(68) Il generale Türr ebbe a dichiarare al Trevelyan: «Se il von Mechel fosse arrivato il giorno avanti, saremmo stati perduti». TREVELYAN, *cit.*, pag. 410.

e sarà da meravigliarsi se questi ultimi riusciranno a resistere all'immenso numero di truppe disciplinate che potranno essere condotte contro di loro» [69].

Ed invece, come si sa, tutto finì improvvisamente, con la capitolazione di quello che il Mundy aveva definito un *«immense number of disciplined Troops»*. Nella loro enorme superiorità numerica e materiale, i borbonici si confessarono vinti prima ancora di esserlo, per la loro altrettanto enorme inferiorità morale ai garibaldini e al popolo di Palermo. La mattina del 30, il generale Lanza, *«alter ego»* del Re delle Due Sicilie, si risolve a scrivere la famosa lettera al capo dei «filibustieri», indirizzandola a «S.E. il generale Garibaldi»: il qual passo segnò l'inizio della fine per lui e per i suoi.

Ogni particolare della storica giornata è notissimo: la sospensione del fuoco, l'inutile arrivo del von Mechel ad armistizio già in corso, la conferenza a bordo dell'*Hannibal*, gli incidenti tra le due parti, la conclusione dell'accordo [70]. L'ammiraglio Mundy così telegrafò quello stesso pomeriggio a Londra, per il tramite del ministro Elliot [71]:

«Palermo 30 maggio 1860 ore 6 p.m.

Il generale Garibaldi e due generali napoletani sono venuti a bordo questo pomeriggio in seguito ad un accordo tra loro e mi hanno invitato a fare da mediatore. Io ho dato loro la facoltà di conferire, ma non ho preso parte alla conferenza. È stato stipulato un armistizio tra le due parti, per la durata di 24 ore.

La città resta nelle mani di Garibaldi, i Forti e il Palazzo reale nelle mani delle regie truppe. Queste ultime hanno ricevuto grandi rinforzi. Il bombardamento ha causato immense distruzioni di vite umane e di beni».

Nel suo rapporto in pari data all'ammiraglio Fanshawe [72], il Mundy precisava:

«... Non vi è stata alcuna firma, naturalmente, né da parte mia, né da parte degli ufficiali delle altre nazioni presenti alla conferenza: vi è stata soltanto la concessione alle parti contendenti di un'opportunità per incontrarsi, allo scopo di ottenere, ove possibile, una sospensione delle ostilità, senza però violare in alcun modo la nostra neutralità».

Così le forme erano salve per gli inglesi, ed era salva anche la causa nazionale: poiché nel corso di quelle 24 ore, e dei tre e tre giorni successivi per i quali, dall'indomani, l'armistizio venne rinnovato, l'esercito borbonico si tramutò in un gregge di fuggiaschi. Le continue diserzioni, l'abulia incredibile dei comandi, l'ignavia del governo di Napoli, portarono alla fine a quella «pietosa e vergognosa» [73] convenzione del 6 giugno, che, a un solo mese esatto di distanza dall'alba di Quarto, concludeva l'epopea dei Mille.

---

(69) Appendice, XVI, n. 18.
(70) Cfr. la dettagliata descrizione che ne fa il Mundy nelle sue memorie (*cit.*, pagg. 147-159).
(71) Appendice, XVII.
(72) Appendice, XVIII.
(73) AGRATI, *I Mille*, *cit.*, pag. 568.

18. Il contrammiraglio sir Rodney Mundy si condusse in quelle circostanze, per concorde ammissione di tutti gli storici, in maniera tale da accordare — cosa estremamente difficile — i suoi doveri verso l'Inghilterra con le personali simpatie e con i doveri di ogni uomo verso l'umanità, senza per questo venir meno alle norme, alle quali era obbligato ad attenersi nella sua qualità di neutrale. La sua azione tempestiva, intelligente ed avveduta, che incontrò la piena approvazione dei suoi superiori [74], giovò senza dubbio, sebbene non intenzionalmente, ai garibaldini, ridotti la sera del 29 in condizioni estreme: della qual cosa Garibaldi per primo gli fu sempre riconoscente in sommo grado [75].

---

(74) Cfr. il rapporto del vice-ammiraglio F.W. Martin, in data 2 giugno 1860 da Malta, al Segretario dell'Ammiragliato (Appendice, XX):

«...mi sembra che l'ammiraglio Mundy, nel permettere al generale Garibaldi e agli ufficiali napoletani di incontrarsi a bordo della sua nave, si sia comportato in maniera perfettamente consona con il carattere di ufficiale neutrale, e la misura è stata ben calcolata per produrre buoni effetti...».

Vedi anche la lettera del ministro Elliot al Mundy, da Napoli in data 8 giugno 1860 (Appendice, XXIII):

«...ho l'onore di informarvi di aver ricevuto ieri un telegramma dal governo di S.M., diretto a farmi noto che sarà bene impiegata ogni influenza che voi possiate esercitare, nel moderare le condizioni proposte dal generale Garibaldi, allo scopo di prevenire un nuovo spargimento di sangue. Per quanto queste istruzioni siano state spedite prima che il governo di S.M. fosse venuto a conoscenza della conclusione dei patti per l'evacuazione di Palermo da parte delle regie truppe, io ve le trasmetto ugualmente affinché possano guidare la vostra condotta in ogni altra eventuale simile occasione».

(75) Conosciutissima è, del resto, la lettera di ringraziamento che venne inviata da Garibaldi all'ammiraglio Mundy al momento della partenza dell'*Hannibal* da Palermo, il 7 luglio 1860 (pubblicata nel volume del MUNDY, *cit.*, pagg. 195-96):

«Ammiraglio,

Voi partite!... e nel vedervi allontanare, un sentimento di mesta gratitudine penetra ogni creatura nata in questa terra.

Voi non avete rivolto le terribili vostre batterie ai servili bombardatori di Palermo; voi non avete mandato i vostri valorosi marinai, benché ne avessero molta voglia, alla difesa della città pericolante!...

Il vostro dovere di soldato e le tristi leggi della politica ve lo vietarono...

Ma Voi — uomo buono e generoso — ci avete largheggiato di simpatia e d'affetto...

Avete serrato il vostro naviglio al lembo marittimo della città, dimostrando di riprovare la strage inumana... e pronto ad accogliere quelle famiglie che l'incendio e la distruzione potevano spingere verso di voi...

Grazie Ammiraglio!... Grazie del vostro magnanimo procedere!... Grazie in nome di Palermo, della Sicilia, dell'Italia intera!...

La partenza dell'HANNIBAL da questa Capitale è sentita come quella di un amico ben caro. Che la provvidenza protegga sempre il nobile legno, la cara comitiva e il venerando... generoso marino che la capitana!».

Il Mundy, nel suo pudore britannico per l'espressione retorica dei sentimenti, commentava questa lettera definendone lo stile «*that of rapsody*» (*ibidem*, pag. 196), e scrivendo il 9 luglio all'ammiraglio Martin, affermava: *«...le forti affermazioni di ringraziamento che pervadono la lettera del Generale causarono la mia sorpresa, ma io credo che in aggiunta alle ragioni citate, esse possano essere in gran parte attribuite a un sentimento di gratitudine per aver io permesso che la conferenza avesse luogo a bordo dell'HANNIBAL, cosa che, sebbene richiesta dal Regio Commissario, era , come ho compreso più tardi, questione di vitale importanza per la causa rappresentata da Garibaldi»* in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828).

Ma, a prescindere dai motivi sentimentali che possono influenzare ancor oggi il nostro giudizio sulla condotta della Marina britannica in quei giorni, e a prescindere anche dal sincero orrore provato dal Mundy per la distruzione di Palermo, per la strage inutile dei cittadini e per le atrocità perpetrate dalle truppe borboniche impazzite di paura [76], si deve riconoscere che le navi di S.M. britannica dislocate sul teatro delle operazioni adempirono in quel periodo assai bene a quei compiti loro spettanti:

a) di seguire attentamente di ora in ora gli avvenimenti, mediante opportuni spostamenti delle unità, con un'opera sagace di raccolta e di controllo delle notizie, onde tener informate, il più rapidamente ed esattamente possibile, le autorità militari e politiche da cui dipendevano sugli sviluppi della crisi;

b) di proteggere ovunque i connazionali residenti nel paese straniero, con i loro beni, fornendo loro i mezzi per difendersi, come a Marsala, o di sottrarsi, come a Palermo, alle conseguenze del conflitto in corso nel paese ospitante;

c) di proteggere anche, nella misura del possibile, la popolazione civile del paese straniero dagli orrori della guerra, reagendo ed opponendosi, nei limiti della neutralità ma con l'autorevolezza derivante dal prestigio e dalla potenza, a misure incontrollate e barbare come il bombardamento di una città aperta;

d) di assicurare al proprio paese, con una condotta umanitaria e comprensiva, le simpatie di popolazioni e di governi che nel futuro avrebbero avuto importanza nel settore geopolitico in cui le navi inglesi erano chiamate ad operare;

e) di assecondare, infine, con diplomatico intuito, le vedute, anche tacite, del governo del proprio paese.

Dopo il 6 giugno, l'*Hannibal* restò ancora per un mese nel porto di Palermo e l'ammiraglio Mundy, fatto oggetto della riconoscenza dei garibaldini e della popolazione, continuò a seguire giorno per giorno gli avvenimenti.

Il suo rapporto, in data 11 giugno 1860, al vice-ammiraglio F.W. Martin, succeduto al Fanshawe all'inizio di quel mese nel comando della *Mediterranean*

La gratitudine del dittatore, infatti, doveva veramente essere sincera, dal momento che Garibaldi ne dava ancora testimonianza il 9 novembre successivo a Napoli, scrivendo nell'album dei visitatori dell'*Hannibal*, nell'atto di accomiatarsi dal Mundy: «*G. Garibaldi doit à l'amiral Mundy, par les preuves bien sincères et affectueuses d'amitié, dont il a été comblé dans toutes les circostances, la reconnaissance la plus vive et qui durera toute sa vie*» (MUNDY, *cit.*, pag. 285).

(76) Cfr. la lettera del Mundy all'ammiraglio Martin, da Palermo in data 3 giugno 1860 (Appendice, XXI):

«*...la scena* [della città bombardata] *è orribile quant'altre mai. Un intero quartiere di 1.000 yarde di lunghezza per 100 circa di larghezza, è completamente ridotto in cenere; delle famiglie intere sono state bruciate vive nelle loro case, mentre le atrocità delle truppe regie sono state spaventose. Altrove conventi, chiese, ed edifici isolati sono stati colpiti dalle bombe, delle quali 1.100 sono state tirate su Palermo dalla cittadella e circa 200 dalle navi da guerra, oltre i proietti e la mitraglia...*».

Fleet[77], e da questi subito ritrasmesso al Segretario permanente dell'Ammiragliato[78], è altamente significativo circa il suo personale giudizio sugli storici eventi ai quali aveva assistito tanto da vicino:

«... Le regie truppe, forti di circa 18.000 uomini con artiglieria e cavalleria, hanno marciato lungo la Marina e il Borgo, con le musiche in testa e le bandiere spiegate, apparentemente in perfetto stato di efficienza, ed hanno sfilato davanti alle barricate tenute dalle forze nazionali...

Gli uomini di Garibaldi, al momento dell'evacuazione della città, ammontavano a 800 italiani (i superstiti dei 1.063 sbarcati a Marsala l'11 scorso) e a 4 o 5 mila "squadre" ossia contadini armati, dei quali nemmeno la metà era in possesso di fucili, mentre gli altri erano forniti di picche, accette, sciabole, coltelli, ed alcuni soltanto di bastoni rozzamente tagliati.

Uno spettacolo più umiliante per le autorità regie non poteva vedersi».

(77) Appendice, XXIV.

(78) Appendice, XXV.

Capitolo III

LA MARINA SICILIANA DI GARIBALDI

SOMMARIO: 19. Organizzazione della Marina garibaldina. - 20. Le navi e gli uomini. - 21. La spedizione Medici e l'affare dell'*Utile* e del *Charles and Jane*. - 22. Istituzione di linee di navigazione sovvenzionate con la Sicilia. - 23. Operazioni logistiche in previsione della battaglia di Milazzo. - 24. La *Veloce* passa con Garibaldi. - 25. Il *Tüköry* a Milazzo. - 26. Il tentativo contro il *Monarca* a Castellammare di Stabia. - 27. Funzione e utilità della Marina siciliana di Garibaldi.

19. L'atto di nascita della Marina siciliana di Garibaldi, una piccola Marina improvvisata nella rivoluzione che è stato troppo facile criticare [1], va probabilmente riconosciuto nel proclama che il Castiglia, ex ufficiale della Marina napoletana e fido compagno del Generale nella avventurosa spedizione marittima, indirizzò ai marinai siciliani nei giorni che precedettero la definitiva evacuazione di Palermo da parte delle truppe borboniche. Scritto nel solito stile retorico, ma tuttavia appassionato e capace di suscitare commozione sincera, esso recitava: «*Marinai! Il grido di indipendenza e di libertà echeggia nei nostri paesi in mezzo al fragore delle armi. Nostro capo è l'invincibile Garibaldi, grande navigatore e prode soldato, Dittatore in nome dell'augusto Re Vittorio Emanuele II. I nostri montanari e gli abitanti delle pianure accorrono da ogni parte sotto la bandiera tricolore. Dei generosi e magnanimi italiani sono accorsi tra noi, perché le sventure e i dolori di una provincia italiana sono noti a tutta Italia. Quella in cui siamo impegnati è una lotta suprema, tutte le nostre forze debbono riunirsi. Abbandonate la nave e prendete le armi. Siate dove si combatte. Voi risponderete all'appello della patria, come avete sempre risposto. Quando noi marinai solcavamo con orgoglio i mari del nuovo mondo, ci ricordavamo che ciò era dovuto all'audacia, alla scienza italiana; ma un pensiero ci scoraggiava: che il grande navigatore, per non avere una patria grande e potente, fu costretto a servire una potenza straniera. Facciamo dunque sì che l'Italia sia una, libera e indipendente, e allora la nostra bandiera sarà temuta e rispettata da tutti i popoli. Il commercio crescerà con la grandezza e la libertà dell'Italia sotto lo scettro di Vittorio Emanuele, il modello dei re.*

---

(1) «*Danari buttati in navi inutili per la guerra ed in una milizia marittima inetta a qualunque opera militare. Ma in tempo di rivoluzione si ragiona quando e come si può*», RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 233; «*...né sull'ordinamento della Marina aleggiò mai lo spirito largo di Garibaldi; piuttosto quello gretto dei vari comandanti in capo della Marina stessa...*», VECCHI, *Storia Generale della Marina Militare*, vol. II, Firenze 1892, pag. 493; più sereni il giudizio del GUERRINI, *Lissa*, vol. I, Torino 1907, pag. 246 e quello, recente, del ROMITI, *cit.*, pag. 290.

Alle armi! Alle armi! Il nostro grido di guerra sia: Viva l'Italia! Viva Vittorio Emanuele!» [2].

In sostanza, si trattava di uno dei tanti appelli lanciati alle popolazioni siciliane dai capi della spedizione perché l'impresa dei volontari fosse efficacemente fiancheggiata da un'insurrezione generale; tuttavia alcuni accenni inseriti nel proclama meritano un breve commento. Esso, anzitutto, era indirizzato ai marinai della Marina mercantile siciliana e non a quelli della flotta militare napoletana. Ciò rispondeva alla fase storica della lotta in corso, nella quale Garibaldi e i suoi cercavano insistentemente tutto l'aiuto possibile degli isolani; ciò spiega gli accenni al commercio ed al prestigio della bandiera dell'Italia unita, argomento di notevole effetto nei riguardi proprio dei marinai della Marina mercantile, la quale, nel Regno delle Due Sicilie, era composta in buona parte da marittimi siciliani. Vi è inoltre l'accenno a Colombo, e unitamente il ricordo delle sventure della Sicilia, che sono tipici dell'esule siciliano, espressione di sentimenti reali e non vana esercitazione parolaia diretta a strappare un poco di facile commozione: nell'ambiente degli esuli siciliani a Genova doveva pesare quell'essere senza patria, quell'avere del loro paese soltanto un ricordo amaro di speranze deluse, di tentativi falliti, e quindi più valore ancora che per altri doveva avere il sogno della liberazione della Sicilia e della creazione della patria grande, rispettata, che ad essi, più che ad ogni altro, mancava.

Il 2 giugno 1860 Garibaldi riunì in una sola *Segreteria di Stato di Guerra e Marina* le amministrazioni che dovevano trattare i due rami di affari, di vitale importanza per il governo dittatoriale, che non nasceva tanto con la pretesa di amministrare la Sicilia quanto con quella di condurre avanti con decisione la guerra di liberazione. Il Castiglia fu di fatto il primo capo del settore della Marina, coadiuvato dall'avvocato Mario Corrao, mentre Salvatore Calvino era nominato direttore della Segreteria lo stesso 2 giugno [3]. Le direttive, anche per il settore della Marina, avrebbero dovuto essere date dall'Orsini, Segretario di Stato di Guerra e Marina, e in pratica egli servì da organo amministrativo tra il Dittatore e il Crispi da un lato e il Sirtori e lo Stato Maggiore dall'altro, occupandosi però molto più dell'organizzazione dell'Esercito di terra che non della Marina [4]; d'altra parte le esigenze immediate per la continuazione della guerra

(2) *"L'Espérance"*, del 5 giugno 1860.

(3) Cfr. *"L'Espérance"* del 22 giugno 1860.

(4) Cfr. ad esempio il carteggio tra la Segreteria di Guerra e Marina e il Capo di Stato Maggiore in Sicilia, in AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, marzo 11: il problema che più di tutti assillava in quel tempo i dirigenti garibaldini era costituito dalla formazione dell'Esercito, dall'inquadramento dei volontari che venivano reclutati in ogni centro della Sicilia e dall'applicazione, particolarmente difficile in un Paese nel quale il servizio militare obbligatorio non era in uso, delle misure che man mano venivano decise per effettuare la leva militare.

giustificavano pienamente questa condotta. E va qui avanzata, prima di continuare la trattazione, un'osservazione di carattere generale che ci sembra necessaria per inquadrare storicamente in una luce più esatta l'opera della Marina siciliana e quindi per poterne dare un giudizio più compiuto. È un'osservazione molto semplice, quasi ovvia: è molto più facile improvvisare un Esercito, specie del tipo di quello che militava con Garibaldi, che improvvisare una Marina, sia essa da combattimento o no. Per avere una Marina da guerra tutte le potenze del mondo hanno dovuto sottostare a un lungo tirocinio, che in Sicilia era impossibile sostenere. Inoltre una Marina costa, molto più di quanto costa armare reparti terrestri. E a Garibaldi occorreva disporre subito, per le necessità dei trasporti militari, di un'organizzazione qualsiasi, che potesse risolvere assillanti problemi logistici rapidamente, senza poter aspettare che il tempo e le disponibilità finanziarie permettessero di preparare gli uomini necessari. Egli si volse quindi al limitato obiettivo di possedere un gruppo di trasporti, nella speranza di poterli usare senza dover combattere per mare; del resto soltanto navi mercantili potevano essere efficacemente armate con marinai provenienti dalla Marina commerciale pescherecci a. Mai Garibaldi pensò a contrastare sul mare l'indiscutibile supremazia della flotta napoletana, e la sola nave da guerra che ebbe, era napoletana, e gli si venne a consegnare, senza che lui l'avesse richiesta, nel porto di Palermo. Nella confusione di una guerra rivoluzionaria, disponendo di fondi di una provenienza incerta, ma avendo ad un tempo il massimo interesse ad ottenere rapidamente i mezzi necessari, è inevitabile che si facciano dei cattivi affari, per cui veramente fuori posto ci sembrano quelle critiche che non tengono conto della pesante *utilità marginale* — per usare un termine preso a prestito dall'economia politica — che incideva sulle scelte di Garibaldi e dei suoi collaboratori. Probabilmente Garibaldi, che uomo di mare era e non di trascurabile capacità [5], ben diversamente si sarebbe condotto se non fosse stato premuto dalle necessità della guerra [6], ma nelle sue condizioni si preoccupò di avere più in fretta possibile più mezzi possibili, senza badare a spese od a convenienze economiche, come potrebbe fare un armatore in tempo di pace. Che poi gli ufficiali e i marinai della Marina siciliana fossero ritenuti poco qualificati quanto a capacità tecniche al momento dell'unificazione delle tre Marine militari italiane — sarda, napoletana e siciliana — ciò, fatte le debite riserve circa il tribunale giudi-

---

(5) Cfr. anche VECCHI, *Garibaldi uomo di mare*, in *"Rivista Marittima"*, maggio 1910, pagg. 305-22.

(6) *«Queste navi... costituirono un potente complesso logistico che rese possibile il miracolo della vittoriosa liberazione della Sicilia e dell'Italia meridionale»*, ROMITI, *cit.*, pag. 290. Cfr. anche la lettera di Garibaldi agli amici del Comitato di Londra, del 24 giugno 1860, nella quale espone l'urgente bisogno, in cui i volontari si trovavano, di armare subito una flottiglia e di procurarsi vapori armati, nell'*Espérance* del 14 luglio 1860.

cante [7], non può stupire molto, perché gli uomini della Marina siciliana provenivano in massima parte dalla Marina mercantile e quelli che furono prestati dalla Marina militare cercarono di ritornare a questa al più presto possibile [8].

Il 13 giugno Garibaldi separò l'amministrazione dell'Esercito da quella della Marina e nominò segretario di Stato per quest'ultima il Piola-Caselli, tenente di vascello della Marina sarda, che si era dimesso per passare ad organizzare la Marina garibaldina. Il Castiglia fu nominato comandante del corpo equipaggi e direttore dell'Arsenale. Subito, a Palermo appena liberata, si cercò di dar corpo ad un'organizzazione e ad una difesa marittima, sfruttando la base che veniva offerta al porto [9].

Fino al 19 giugno continuarono ad imbarcarsi le truppe napoletane. Il 16, proseguendo a ritmo serrato gli imbarchi, si ritenne opportuno, dal Segretario di Guerra e Marina, dare ordine di far togliere le barricate che ancora sbarrava-

---

(7) Poiché a Palermo, al termine della guerra, fu mandato l'ammiraglio sardo Di Ceva, con il mandato di liquidare la Marina siciliana, mandando le navi a Napoli e la gente a casa; quando si costituì la Marina italiana, nessun siciliano fece parte delle varie commissioni costituite per vagliare i meriti di ciascuno; degli ufficiali della Marina garibaldina pochi furono ammessi nella nuova Amministrazione militare marittima, ed a quei pochi furono tolti dei gradi che Garibaldi aveva loro concesso.

(8) Il tenente di vascello di 2ª classe Ioseph Lovera di Maria, ad esempio, era stato dimesso in agosto dalla Marina sarda — cfr. GUERRINI, *cit.*, vol. I, pag. 245 — ed aveva aderito con tanto entusiasmo alla Marina siciliana, che il 16 agosto scriveva al Persano in questi termini: «... *L'operazione per cui io lasciai momentaneamente il R. Servizio e la fregata VITTORIO EMANUELE, su cui ero imbarcato essendo compita* — l'attacco al *Monarca* nel porto di Castellammare di Stabia, nella quale azione il Lovera si distinse, cfr. il rapporto del Piola al Cavour del 17 agosto da Palermo, *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. II, pag. 100 — *io non intendendo di continuare a prestare servigio nella Marina siciliana, ho chiesto ed ottenuto dal Ministro della Marina della Sicilia d'essere esonerato dalle funzioni di primo tenente di questa corvetta (la TÜKÖRY) ridotta in istato talmente deplorevole da dover subire lunghe riparazioni. Prego perciò V.S. Illustrissima a senso di quanto ella mi assicurava di volermi fare riammettere nella prima mia posizione al R. Servizio. Mi recherò frattanto a Messina sulla R. Pirofregata VITTORIO EMANUELE ove attenderò i suoi ordini...*», ACR, *Ministero della Marina, Marina Militare*, b. 81, fasc. agosto. Del resto, anche per il ministro della Marina siciliana Piola, richiesto dal Pisani al Persano, si trattò di una «dimissione fittizia»: cfr. Persano a Cavour da Palermo l'8 giugno 1860, *La liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, pag. 179.

(9) Cfr. le osservazioni che il 6 giugno 1860 pubblicava *"L'Espérance"*, riprendendole da *"La Patrie"*. La base di Palermo era dal punto di vista garibaldino estremamente importante, perché eliminava la base borbonica più vicina al Canale di Sicilia ed alle Egadi, che costituivano sempre l'epicentro del traffico destinato a sostenere i volontari. La caduta di Palermo liberava infatti un vasto arco marittimo da preoccupazioni immediate, tanto è vero che la crociera napoletana gravitò sulla costa siciliana tra Palermo e Messina, subito dopo il reimbarco dei regi dalla capitale dell'isola; detto spostamento indicava chiaramente il progressivo ripiegare del fronte borbonico anche sul mare, sebbene in questo la sola giustificazione potesse venire da un arretramento delle basi: al tempo stesso una crociera lungo la costa siciliana di nordest non aveva molto significato, quando non aveva l'effetto di eliminare completamente il cabotaggio costiero. Cfr. anche *"L'Opinione"* del 13 giugno e *"L'Espérance"* del 19.

no le vie della città [10]; il 17, un decreto firmato da Garibaldi e da Crispi stabiliva: «*Le navi siciliane alzeranno la bandiera italiana. Per le navi da guerra* [11], *questa bandiera porterà in mezzo lo scudo di casa Savoia sormontato dalla corona; per tutte le altre il semplice scudo*» [12].

Il 6, a chiara dimostrazione che il potere marittimo che la flotta borbonica avrebbe dovuto esercitare — stando ai materiali rapporti di forza — non intimidiva nessuno, la guarnigione napoletana di Pantelleria capitolava, consegnando nelle mani dei patrioti locali armi, denaro ed equipaggiamenti [13]. I garibaldini intanto non perdevano tempo: il 15 il Castiglia chiedeva al Persano campioni del vestiario in uso nella Marina sarda per uniformarvi quello da adottare per la Marina siciliana [14] e il 20, partita finalmente l'ultima nave da trasporto borbonica, si decideva il rafforzamento del fronte di difesa a mare del porto, mentre si attuava la misura simbolica di demolire una parte dell'odiato Forte di Castellammare, che aveva bombardato la città. Ne scriveva l'Orsini al comandante del Genio: «*Ella favorirà tracciare una linea di palizzata che divide la parte del Forte Castellammare che offende la città dalle batterie che difendono il porto od abbattono la rada, e disporrà che la prima parte si cominci immediatamente e prontamente a distruggere, e l'autorizzo a fare appello al popolo per essere validamente aiutato in tale demolizione* [15]. *Inoltre la incarico con la stessa sollecitudine di costruire una batteria a fior di acqua blindata al lido più sporgente del lido all'Acquasanta, altra al punto più sporgente a San Erasmo, e propriamente alla Tonnarazza, farà abbassare la parte che guarda la rada del Forte del Castelluccio, riducendolo a batteria a fior d'acqua blindata*» [16]. Più che logico

---

(10) Un ordine preciso risulta dalla lettera n. 75 del 16 giugno dell'Orsini al Sirtori, in AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11. Ma già la demolizione era in stato avanzato, se nello stesso giorno su l'*Illustration* si poteva leggere — pag. 378 — che i palermitani demolivano le loro 300 barricate.

(11) Al momento di vere navi da guerra Garibaldi non ne aveva, né poteva sperare di averne.

(12) AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11.

(13) Capitolando, la guarnigione consegnò nelle mani della locale guardia nazionale 70 fucili, sciabole, giberne ed equipaggiamento, nonchè la propria cassa dotata di 1.600 oncie, 1.000 delle quali furono trasmesse al Comitato centrale di Palermo, cfr. *Espérance*, 4 luglio 1860.

(14) «*Signor Contro Ammiraglio, dovendosi passare agli appalti del vestiario dei marinai della Marina militare, per ora della Sicilia, volendo prendere per modello quelli della Marina sarda, la prego degnarsi di voler consegnare al porgitore della presente, sig. Vitale Bartolomeo, ove diversamente non giudichi, un vestiario sì di inverno come d'està della Marina militare sarda, restando a mia cura subito che sarà preso il modello di farlene la restituzione a bordo. Sicuro che Ella vorrà favorire questo Decastero, ne le anticipo i miei più vivi ringraziamenti*», ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. giugno. Cfr. anche quanto nota il GUERRINI, *cit.*, vol. I, pag. 245.

(15) Questo accenno farebbe pensare che l'esplosione dell'indignazione popolare contro il vecchio forte che aveva tirato sulla città, benché spontanea, fosse tuttavia per lo meno autorizzata dalle competenti autorità garibaldine, due giorni prima di quanto riporta l'AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 25.

(16) AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11.

sarebbe stato infatti aspettarsi qualche incursione della Marina borbonica nella rada di Palermo, sia come azione dimostrativa — che poteva avere la sua efficacia anche senza bisogno di ripetere l'odioso bombardamento di Palermo — sia per distruggere bastimenti che avessero trafficato con i garibaldini. Nulla di simile invece fu mai tentato dalla Marina borbonica. Ma le cure maggiori andarono alla creazione di una Marina al servizio diretto della rivoluzione.

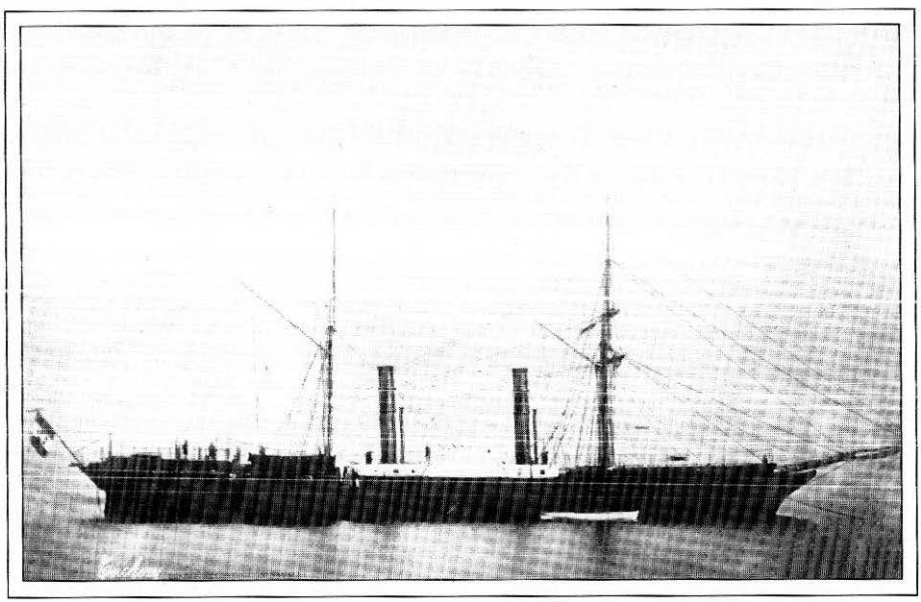
20. Due erano i problemi che condizionavano l'esistenza di una flotta, per minuscola che fosse: il materiale e gli uomini. Il primo, essendo state momentaneamente perdute le due navi che avevano trasportato i Mille a Marsala, fu raffazzonato in vari modi: il primo nucleo fu costituito dalle unità da trasporto giunte da Genova ed approntate dal Comitato animato dal Bertani. Erano tra queste il *Washington*, il *Franklin* e l'*Oregon*, che servirono per trasportare in Sicilia la spedizione Medici [17]. Nel giugno, Garibaldi condusse un'intensa campagna per procurarsi, acquistandole all'estero a qualsiasi prezzo, navi da trasporto, rendendosi perfettamente conto che la possibilità di ricevere rifornimenti e rinforzi era condizionata direttamente dalla disponibilità di proprie unità, dato che per ragioni politiche ben difficilmente avrebbe potuto contare su altre navi. D'altra parte, anche per proseguire la campagna e per portare la guerra sul continente, come il Generale era ben deciso a fare, le navi gli sarebbero state assolutamente indispensabili. Egli si rivolse quindi al mercato inglese ed americano per ottenere navi da trasporto e, possibilmente, anche cannoni navali ed equipaggiamento [18]; i suoi programmi erano maggiori di quelli che fu poi possibbile realizzare, data soprattutto la rapidità della campagna [19]. A guerra finita, il risultato dell'affannosa ricerca di navi pronte da acquistare e delle vicende politico-militari aveva

---

(17) E poi ancora la *Queen of England* (poi ribattezzata *Anita*), la *Independence*, il *Ferret*, il *Badger*, il *Wesel*, secondo TREVELYAN, *Garibaldi e la Formazione d'Italia*, Bologna 1913, pag. 376.

(18) «*Uno dei nostri amici mi assicura che, esponendo al vostro comitato l'urgente bisogno in cui siamo di armare una flottiglia, sarebbe possibile avere due vapori armati di cannoni Armstrong...*», così nella citata lettera di Garibaldi ai collaboratori di Londra del 24 giugno 1860, in *Espérance* del 14 luglio. Del resto, lo stesso inviato straordinario napoletano a Londra, Guglielmo Ludolf, scrivendo il 13 giugno 1860 dall'Inghilterra ad A. Severino, segretario particolare del re Francesco II, sottolineava «*l'impossibilità di impedire l'acquisto di bastimenti in Inghilterra per conto degl'insorti siciliani*», cfr. A. SALADINO, *L'estrema difesa del Regno delle Due Sicilie (aprile-settembre* 1860), Napoli 1960, pag. 93. Traccia di trattative condotte a Londra per l'acquisto di navi da parte della rappresentanza della dittatura garibaldina è pure nella lettera di G. Monroy, principe di Belmonte e di Pandolfina al Ministro della Marina in data 7 settembre 1860, cfr. G. FALZONE, *La rappresentanza della dittatura garibaldina a Londra*, in *La Sicilia verso l'Unità d'Italia*, a cura del Comitato di Palermo dell'Istituto per la storia del Risorgimento italiano, Palermo 1960, pag. 91.

(19) "*L'Illustration*" del 23 giugno 1860, pag. 394, scriveva: «*...Garibaldi, avendo appreso che i negoziati avviati per l'acquisto in America di 10 grandi navi a vapore erano riusciti a buon fine e che egli avrebbe avuto prossimamente a disposizione questi potenti mezzi marittimi, avrebbe concepito l'idea di operare uno sbarco a viva forza sulla capitale delle Due Sicilie, che egli spera sollevare grazie alla popolarità del suo nome...*».



La pirocorvetta di 2° rango a ruote TUKERY (ex VELOCE borbonica; ex INDIPENDENZA del Governo provvisorio siciliano) si consegnò a Garibaldi il 9 luglio 1860, entrando così a far parte della Marina siciliana garibaldina.

portato a questa totale forza della Marina siciliana, secondo un rapporto del capitano di fregata Baldisserotto, direttore dei legni, all'ammiraglio Persano [20]: la flotta era composta da una nave da guerra e da dodici trasporti, più o meno armati. Sola unità da combattimento era il *Tüköry*, la ex *Veloce* della Marina napoletana, pomposamente definita «pirofregata», ma in realtà vecchia corvetta a ruote: dislocava 962 tonnellate ed era armata con 8 cannoni. I trasporti erano la *Vittoria* (2.060 t e 300 cavalli di potenza), il *Cambria* (1.940 t e 450 cavalli), il *Washington* (1.400 t e 300 cavalli), la *Panther* (800 t e 300 cavalli) ribattezzata poi *Plebiscito*, l'*Indipendenza* (1.600 t e 250 cavalli), il *Franklin* (800 t e 250 cavalli), il *City of Aberdeen* (925 t e 250 cavalli) ribattezzato *Rosolino Pilo*, l'*Oregon* (188 t e 180 cavalli), il *Ferruccio* (270 t e 80 cavalli), il *Wesel* (300 t e 80 cavalli), il *Lombardo* (729 t e 120 cavalli) che il costruttore navale Santocanale, inviato a Marsala dal Castiglia con una commissione di tecnici e con 200 uomini, era riuscito a disarenare ed a far arrivare a Palermo [21]. Come si vede, si trattava di una flotta eterogenea, nella quale però erano preponderanti le unità da trasporto, che costituivano per Garibaldi lo strumento più necessario per assicurarsi i rifornimenti. Alcune delle navi erano, per quei tempi, relativamente veloci, ed avevano buone propabilità di sfuggire in mare alle unità borboniche da combattimento che, pur armate potentemente, erano più lente; il che era assai più utile che se si fossero istallate alcune artiglierie — come avrebbe voluto il Vecchi [22] — a bordo, con le quali non si sarebbe comunque potuto fronteggiare un combattimento contro le unità militari napoletane. Garibaldi avrebbe voluto avere alcune cannoniere inglesi, con le quali proteggere il forzamento dello Stretto [23], ma non riuscì a procurarsele in tempo.

---

(20) Rapporto del Baldisserotto al Persano del 23 ottobre 1860 da Napoli, in ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. ottobre. Il GUERRINI, *cit.*, vol. I, pag. 247, afferma che la Marina siciliana possedette 18 bastimenti; è però certo al momento dell'unificazione delle marine regionali ne entrarono solo 13 a far parte della Marina militare italiana: cfr. MALDINI, *I bilanci della Marina d'Italia*, Roma 1884, vol. I, pagg. 66-71.

(21) Cfr. RANDACCIO, *cit.*, vol. I pag. 213; ROMITI, *cit.*, pag. 290.

(22) «*... tutti vapori comprati qua e là, cui niuno pensò a gurnire di cannoni ed a trasformare in navi da guerra atte ad incrociare contro le fregate e corvette a vapore di Francesco II*», VECCHI, *cit.*, vol. II, pag. 493.

(23) In un'altra lettera di Garibaldi del 24 giugno, scritta in inglese per gli amici di Londra e pubblicata da *"L'Espérance"* del 16 luglio 1860, il generale, dopo aver chiesto altri due vapori ed aver promesso di pagarli senza discutere il prezzo, consigliava di inviarli a Palermo con bandiera inglese, per non rischiare durante il viaggio di trasferimento. Proseguiva poi: «*... I vapori più grandi, che dite adatti a portare cannoni, sono costruiti in ferro, ciò che è un ostacolo per l'uso della guerra (!). Ciò di cui abbisognamo in proposito sono... barche cannoniere, come ne avete in Inghilterra...*»; continuava poi promettendo che le avrebbe pagate bene, sollecitando altre navi, cannoni, materiali bellici, e sottolineando di dover far conto sull'aiuto proveniente dall'Inghilterra, sincera alleata tra i popoli liberi, dei quali, sul continente, non ve n'erano molti.

Quanto al personale, diamo in appendice l'elenco degli ufficiali che facevano parte, secondo una situazione firmata da Garibaldi [24], della Marina siciliana al momento della fusione: ma all'elenco mancano diversi nomi di elementi appartenenti alla Marina sarda, che erano stati «prestati» per l'occasione a Garibaldi e che, nel tempo stesso, controllavano la Marina siciliana per conto di Torino: costoro, dopo essersi dimessi dalla Marina sarda per passare con Garibaldi, tornarono a dimettersi dalla Marina rivoluzionaria per riprendere il loro posto alle dipendenze del Persano. Nel periodo che servirono con i garibaldini, però, gli ufficiali provenienti dalla Marina sarda furono tra i migliori, insieme ai veneti, dato che erano abituati ad operare in una Marina militare, mentre gran parte dell'ufficialità garibaldina proveniva dalla Marina mercantile. Altra carenza fu costituita dagli equipaggi: la lealtà dei marinari napoletani al loro sovrano non venne meno fino all'ultimo, per cui la Marina siciliana di Garibaldi si trovò ad avere una pletora di ufficiali ed a scarseggiare di bassa forza [25]. Altra carenza fu costituita dalla mancanza di un arsenale organizzato ed efficiente, per cui, ad esempio, il *Lombardo*, dopo essere stato con tanti sforzi recuperato in luglio, entrò ai lavori a Palermo e dopo la fine della guerra vi si trovava ancora [26].

In luglio, il governo dittatoriale fece del suo meglio per gli affari della Marina. Il 5 luglio fu istituito, con apposito decreto [27], il *Corpo della Marina Militare*,

---

(24) «*Stato degli Ufficiali della Marina da Guerra Siciliana*», datato al 20 gennaio 1861 da Torino, riportato in appendice, n. XXVI. In A.U.S.M.M., Roma, cass. 43, fasc. 3.

(25) «*Ma se ufficiali si trovarono subito, e molti più del bisogno, marinai non si ebbero, e pescatori o barcaiuoli i più, che la mercé di grossi salari*», RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 232. «*Gli ufficiali furono troppi, i marinai pochi ed insufficienti...*», VECCHI, *cit.*, vol. II, pag. 493, ecc.. Anche gli ufficiali però, sebbene fossero molti, non dovevano dare troppo affidamento, se in agosto la squadra sarda dovette prestarne, di comandata, un gruppo per svolgere alcune azioni.

(26) Cfr. il citato rapporto del Baldisserotto al Persano, nel 23 ottobre 1860 da Napoli, in ACR, *Ministero della Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. ottobre.

(27) «*Tutti i corpi del servizio della Marina Militare saranno riuniti in uno solo che prenderà il nome di corpo della Marina Militare. Esso sarà così composto: 1) Uno Stato Maggiore Generale, che ha la direzione del personale, del materiale e di ogni altro ramo del servizio militare; 2) Un corpo d'equipaggio composto di uno Stato Maggiore e di un numero indeterminato di compagnie, che sarà ulteriormente fissato; 3) Un reggimento di Marina; 4) La scuola di Marina; 5) Il corpo sanitario. L'uniforme, l'armamento, l'equipaggiamento ed i regolamenti di tale corpo saranno conformi a quelli che reggono la regia Marina italiana*», *Espérance* del 21 luglio; lo stesso giornale, in una corrispondenza datata da Messina 16 luglio, pubblicata il successivo giorno 20, affermava che gli uomini appartenenti al corpo della Marina siciliana ammontavano a 1.400. Per i quadri della Fanteria di Marina vedi AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 138. L'archivio del Corpo della Fanteria di Marina dovrebbe essere, però, a Napoli. Quanto alle uniformi, si può notare che il 5 luglio 1860, scrivendo al Sirtori, l'Orsini faceva presente che il dittatore aveva deciso di adottare per i militari dell'esercito volontario le «bluse rosse», con esclusione di ogni altra divisa, e tra i corpi per i quali era prescritta la blusa rossa elencava anche la Marina, AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11. Doveva trattarsi probabilmente di truppe non imbarcate, dato che già sappiamo come invece la divisa dei marinai fosse stata scelta sui modelli sardi. Quanto all'unificazione dei regolamenti, i siciliani ripresero dai sardi anche gli

composto di uno Stato Maggiore Generale, di un Corpo equipaggi, di un Reggimento di Marina, di un Corpo sanitario e di una Scuola di Marina. Allo scopo di favorirne in seguito l'assimilazione — ed anche perché i dirigenti provenivano dalla Scuola di Marina di Genova — con la Marina sarda, di questa furono adottati i regolamenti, gli stipendi, gli ordinamenti e le divise [28]. Tutto, naturalmente, era più sulle carte che nei fatti, che la Marina siciliana al 10 di luglio non possedeva ancora nemmeno il piano idrografico del porto di Palermo [29]. Il 15 luglio un altro decreto del Dittatore approvava il bilancio della Marina: esso comprendeva uno stanziamento di lire 1.512.020 per la parte ordinaria e uno stanziamento di lire 12.550.000 per la parte straordinaria [30]; a fine mese però gran parte dei pagamenti continuava ad essere eseguita dall'Intendenza, che se ne lamentava, chiedendo di venirne scaricata, dato che la Marina aveva una propria amministrazione [31], ma ancora in seguito continuò a verificarsi una certa confusione amministrativa [32].

La breve storia della Marina siciliana di Garibaldi si articolò attorno ad alcuni fatti d'arme — come l'impiego del *Tüköry* nello scontro di Milazzo e il tentativo di attacco a Castellammare di Stabia contro il *Monarca* — di cui diremo, ma che, a parte la risonanza che ebbero e l'impressione che fecero — l'una e l'altra superiori all'entità dei danni causati al nemico — restarono nei limiti

---

antiquati sistemi punitivi che erano ancora in vigore sulle navi di S.M. sarda, come emerge dal curioso documento riportato di seguito: «... *Essendo a cuore della Marina militare siciliana che i marinai imbarcati in legni del governo siano ubbidienti e disciplinati, e che nel caso contrario abbino quei castighi che si usano nella Reale Marineria Sarda, prego la S.V. Ill.ma di volersi degnare di imprestare a codesta Marina due barre di punizione, riserbandomi a fargliene restituire tostoché saranno ultimate quelle che vennero ordinate da questo comando*», lettera del Castiglia al Persano del 7 luglio 1860 in ACR, *Ministero della Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. luglio.

(28) Esistono carteggi che trattano di oggetti di vestiario e di vario genere dati a prestito o donati dalla Marina sarda ai garibaldini, in ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81.

(29) Orsini a Sirtori, lettera n. 179 del 10 luglio 1860 da Palermo: «*Trovandosi questo Segretario di Stato sprovvisto delle carte idrografiche della Sicilia dimandate, nonché del piano idrografico del porto di Palermo, perché non giunti ancora gli effetti di navigazione commissionati a Genova, si fecero ricerche in città per avere tali carte, ma inutilmente...*», AST, *Archivio dell'Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11.

(30) Cfr. RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 232. Vedi anche la lettera da Palermo del 18 luglio 1860 di Charles Garnier al cav. Lumley, in R. MOSCATI, *La fine del Regno di Napoli*, *cit.*, pag. 253.

(31) «*La Marina siciliana va di giorno in giorno organandosi ed ha già un Dicastero da cui esclusivamente dipende, ed un'Amministrazione. Sarebbe il tempo che questa Intendenza venisse sgravata dei pagamenti che fa per tal ramo e nel tempo stesso dignitoso per la Marina stessa che ha a sé un'Amministrazione*»; in questi termini scriveva il 25 luglio 1860 da Palermo il Nievo, vice-intendente generale dell'esercito garibaldino, al Segretario della Guerra. AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 180. Il Consiglio di Stato approvò due settimane dopo tale misura amministrativa, che avrebbe dovuto contribuire a mettere un pò più d'ordine nell'organizzazione amministrativa.

(32) Cfr. lett. di Paternò all'Intendente Generale, del 13 agosto 1860 da Palermo, in AST, *Marina, Personale*, mazzo 363; lett. del Dafieno al Segretario di Stato alla Guerra del 5 settembre da Palermo, Ast, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 180.

ristretti dell'episodio. Assai più importante, invece, fu l'opera dei trasporti, che garantirono lungo le coste gli spostamenti delle truppe e dei materiali in ordine alle necessità della campagna, e che giustificarono la spesa elevata che il governo dittatoriale dovette sostenere per acquistare ed equipaggiare quei piroscafi. In Sicilia, e poi sul continente, la rapidità dell'avanzata e la possibilità di sostenere determinati scontri furono direttamente collegate con l'uso dei trasporti in funzione di complesso logistico tattico e, nell'episodio del passagio dello Stretto di Messina come in qualche altra occasione, strategico.

21. Dopo la prima spedizione di volontari, quella dei Mille, altre subito se ne prepararono per sostenere l'impresa, così felicemente incominciata in terra di Sicilia. Da Malta, alla spicciolata, emigrati siciliani cercavano di tornare, presentendo ormai vicina l'ora decisiva per la liberazione dell'isola, e in Ligura, dove agivano i Comitati che avevano preparato la spedizione garibaldina, si venivano organizzando nuove partenze. Bertani aveva recuperato le famose armi di Sori che non erano potute partire con Garibaldi ed altre armi erano state raccolte dalla Società Nazionale (è questo il primo periodo, quello in cui ancora le forze moderate sostenevano l'impresa; in seguito, ad agosto, sarebbero state soltanto le forze azioniste ad organizzare nuove spedizioni, a causa della rottura politica che avrebbe assunto toni clamorosi e portato all'espulsione da Palermo del La Farina) per l'esercito volontario. Carmelo Agnetta e il colonnello Fardella si imbarcarono, insieme ad altri 69 uomini, sull'*Utile*, destinato al trasporto delle armi sotto il comando del comandante Francesco Lavarello. Anche questa spedizione andò, sulle orme della prima maggiore, alla ventura in zone frequentate dalla crociera nemica, e seguì, salvo la deviazione di Talamone, la stessa rotta del *Piemonte* e del *Lombardo*, arrivando il 1° giugno nel porto di Marsala. Lo sbarco fu rapido e la partenza dell'*Utile*, che riprese il mare appena in tempo per evitare un incrociatore napoletano, quanto mai tempestiva; lo ricordava il vice console sardo di Marsala, Sebastiano Lipari, scrivendo al Persano 20 giorni dopo: «*...il vapore sardo l'UTILE, capitano Francesco Lavarello, che per mia opera girando venne in questa con la colonna degli italiani, guidata dal colonnello Fardella e sig. Agnetta, non fu preso dal vapore napoletano per l'impegno ch'ebbi a farlo subito ripartire*» (33). Marsala quindi aveva visto un altra infelice scelta di tempi da parte delle unità militari napoletane: come per l'11 maggio, al momento dell'arrivo degli invasori, non erano presenti incrociatori borbonici, né si erano trovati sulla rotta della piccola nave del comandante Lavarello. Ma l'*Utile*, sfuggito questa volta ai borbonici, doveva essere protagonista dell'unica azione compiuta con successo dalla crociera napoletana nel corso del conflitto.

---

(33) Lett. n. 135 del Lipari al Persano del 21 giugno 1860 da Marsala, ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, busta 81, fasc. giugno. Vedi anche la già citata lett. riservata n. 6 del cav. Sant'Anna a Garibaldi, da Alcamo il 1° giugno 1860, AST *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 174.

Mentre altre spedizioni minori si effettuavano da Malta [34] e da Genova [35], la situazione dell'Esercito garibaldino, vincitore a Palermo, ma ridotto a mal partito e bisognevole di rinforzi e di rifornimenti, ricevette un aiuto decisivo con l'arrivo del Medici e dei suoi. Superate le non poche diffidenze governative, finalmente, la seconda grande spedizione si preparò a prendere il mare: erano ben 3.500 uomini, con gran quantità di armi, di munizioni, di equipaggiamenti, ecc.. Cavour diede il suo benestare e il suo appoggio, soddisfatto che a capo dell'impresa fosse il Medici, giudicato — e non a torto — a lui fido ben altrimenti che non il Bertani. Servendosi di un prestanome statunitense — Mister W. de Rohan, buon amico dell'Italia — furono acquistati, con fondi del governo sardo [36], tre piroscafi francesi, dalla Compagnia di navigazione marsigliese Deonnà e C.. Le tre navi, *Helvétie, Amsterdam* e *Belzance*, assunsero i nomi di *Washington, Oregon* e *Franklin* ed issarono bandiera americana; siccome poi i tre bastimenti non erano in grado di trasportare tutti i partenti, fu noleggiato anche il veliero *Chàrles and Jane* che fu posto al rimorchio dell'*Utile*, comandato questa volta dal capitano di fragata Luigi Molena. Il piccolo vapore e il veliero americano partirono da Cornigliano per primi, nella notte tra l'8 e il 9 giugno. La notte successiva, sempre da Cornigliano, salparono il *Washington* e poi l'*Oregon*, mentre contemporaneamente da Livorno levava le ancore il *Franklin*. Punto di ritrovo e di appuntamento doveva essere Cagliari, base ideale per scegliere, su un vasto arco di costa, il punto più adatto ad operare lo sbarco in Sicilia. L'*Utile* e il *Charles and Jane* all'altezza di Capo Corso furono intercettati dalla pirofregata napoletana *Fulminante*, agli ordini del capitano di fregata Lettieri, avvicinati e compromessi con uno stratagemma [37], e obbligati a seguire a Gaeta, a rimorchio [38], l'unità napoletana [39].

---

(34) Il 7 giugno sbarcarono a Palermo, guidati dal Castiglia che era andato a prelevarli a Malta, 1.500 fucili e munizioni, con Nicola Fabrizi, dopo una serie di contrattempi che avevano condotto il Castiglia alla loro ricerca, a Malta e a Pozzallo.

(35) A Trapani arrivarono il 9 i fratelli Bulgarella e il barone Prinzi, sul *Rochester*; si trattava di esuli trapanesi che avrebbero dovuto partire con la spedizione Fardella, ma non avevano voluto accettare di essere sottoposti a lui. Giunti a Trapani a loro volta, però, si riconciliarono col Fardella ed organizzarono insieme una compagnia che fu aggregata alla brigata del Bixio.

(36) Col pretesto di armare la Guardia Nazionale, il Governo sardo acquistò le 200.000 carabine Enfield che erano state sequestrate alla Direzione del Milione di fucili di Milano, fornendo in questo modo i mezzi per pagare le navi necessarie alla spedizione.

(37) Dalla nave napoletana si sarebbe gridato, allo scopo di indurre i volontari a scoprirsi: «Viva l'Italia! Viva Garibaldi!», e rispondendo a quelle patriottiche grida di entusiasmo i garibaldini si sarebbero scoperti; così, almeno, dicono l'AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 85 e il ROMITI, *cit.*, pag. 292. Controllando però i carteggi cavouriani, salta all'occhio che le prime notizie fornite il 12 giugno dal delegato consolare sardo di Gaeta, Calcagnini sono diverse: «*...il FULMINANTE, ... facendo vista di essere legno amico, chiamò uno dei capitani in lingua francese, e gli domandò per dove erano diretti, e chi portavano a bordo; a questo linguaggio non potettero trattenersi moltissimi di quei che colà sono imbarcati, credendo un amico che gli faceva questa inchiesta, di gridare* VIVA L'ITALIA, *ed*

A Cagliari, intanto, i tre vapori che portavano il grosso delle truppe si erano ritrovati e il Medici, ignaro della sorte toccata all'*Utile* ed al *Charles and Jane*, aspettò per tre giorni notizie dei compagni perduti e indicazioni da Garibaldi sul luogo più opportuno per operare lo sbarco. Queste giunsero infine, con la nave sarda *Authion*, prescrivendo al Medici di sbarcare a Castellammare del Golfo, dove già Garibaldi avrebbe voluto prender terra in maggio. Il punto era effettivamente molto felice dal punto di vista strategico, perché Castellammare è assai vicina a Palermo e, per chi provenga dal mare aperto, a nord presenta una breve rotta e quindi minimo rischio dell'intercettamento. Il 17 giugno il *Washington* e l'*Oregon* sbarcarono i volontari a Castellammare del Golfo, mentre il *Franklin* li portava a Favarotta, 30 km più ad est. La spedizione, nata da un grande entusiasmo che le prime imprese garibaldine avevano suscitato dovunque in Italia [40], era stata complessivamente un successo, perché il grosso delle truppe e dei materiali, con le navi più importanti che costituivano il frutto di uno sforzo finanziario notevole, erano arrivati a destinazione. Con ogni probabilità l'*Utile*, e il *Charles and Jane* avevano salvato il resto della spedizione perché proprio sulla stessa rotta battutta dall'incrociatore borbonico dovevano passare il *Washington*, con a bordo il Medici e lo Stato Maggiore e l'*Oregon*, i quali vi transitarono mentre la via era libera perché la *Fulminante* stava conducendo a Gaeta i due bastimenti fermati. In ogni modo però, i momenti emozionanti non mancarono alla spedizione Medici, almeno se dobbiamo credere a quanto scriveva il 22 giugno da Palermo Paolo Emilio Rovesi, uno dei volontari imbarcati sull'*Oregon*: «*Il nostro viaggio di mare ha avuto le sue peripezie e la più tremenda fu la prima, poco dopo il nostro imbarco: un fortissimo urto del vapore WASHINGTON contro il nostro OREGON, che si ebbe la prua tutta fracassata. Grazie al cielo però giungemmo sani e salvi a Cagliari, poi di là ripartiti potemmo felicemente sbarcare sulla costa siciliana, in Castellammare del Golfo, la notte del 17 alle 12,30. Non appena eravamo scesi a terra che la flotta napoletana*

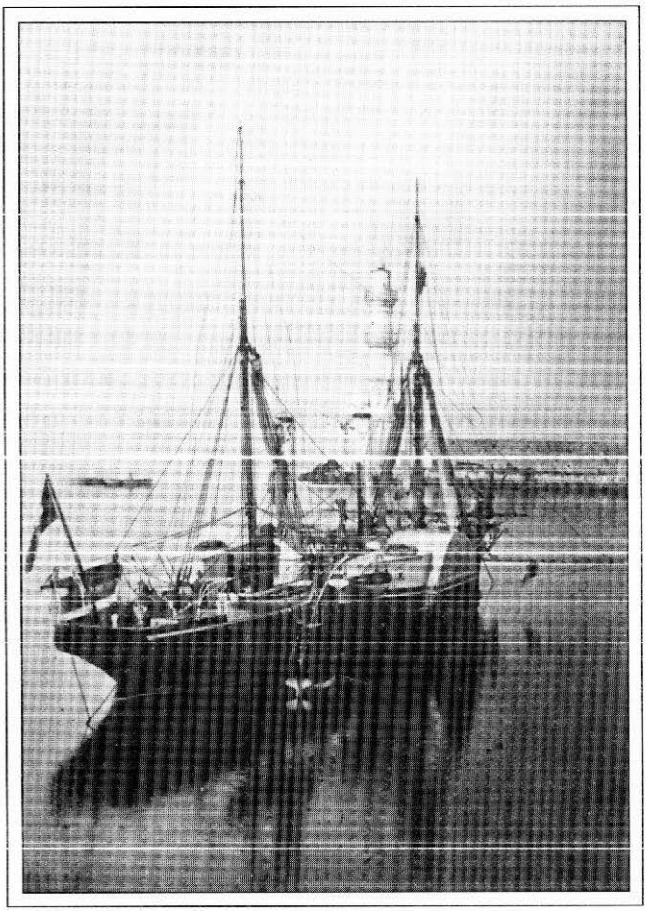
---

altro ...». Solo il 17 giugno, nel rapporto di Annibale di San Martino a Cavour, viene fuori che «*... quando furono richiesti in francese chi fossero, udirono pure voci di VIVE L'ITALIE, VIVE GARIBALDI, ciò che finì per trarre completamente in errore*». *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, *cit.*, pagg. 193 e 211. Del resto la sproporzione di armamento navale era tale che sembrerebbe superfluo ricorrere ad una azione scorretta, sia pure soltanto volta ad accettare la destinazione dei passeggeri delle navi sospette.

(38) In convoglio di traino: la *Fulminante* rimorchiava l'*Utile*, che si tirava appresso il veliero.

(39) Secondo il ROMITI, *cit.*, pag. 292, le fregate napoletane erano due: la *Fulminante* e il *Fieramosca*, ma di quest'ultimo nessun documento parla.

(40) Basta dare una scorsa ai giornali di tutte le tendenze, specie della Toscana, delle Marche, dell'Emilia, del Piemonte e della Lombardia. Indice di tale entusiasmo è il fatto che la spedizione Medici partì sotto la spinta delle impazienze, che contribuirono a forzare la mano al prudente Cavour. Il 6 giugno Medici doveva scrivere al Ministro, da Genova: «*Le cose sono giunte a un punto che, sotto qualunque aspetto si esaminino, è grave imprudenza dilazionare, sia pure di pochi giorni, la partenza. Qui, una generosa impazienza commuove gli animi de' nostri giovani, e quella impazienza comunicandosi, procura forse nuovi soldati, ma aggiunge nuovi impazienti ...*». *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, *cit.*, pag. 171.



L'avviso a ruote AUTHION *in servizio all'epoca di Firenze Capitale d'Italia*
(fototeca U.S.M.M.)

apparve in quelle acque: troppo tardi!»[41]. Non disponiamo di altri elementi per verificare queste affermazioni, che potrebbero, almeno in parte, derivare da esagerazioni, tipiche nella corrispondenza di molti combattenti; certo è però che quella di arrivare con l'ultimo treno era una specialità della Marina borbonica. In questo caso vi è tuttavia da osservare che, se fossero sopraggiunti appena terminato lo sbarco, probabilmente i napoletani avrebbero almeno attaccato le navi, che invece risultarono completamente indenni e furono usate poi da Garibaldi ancora per tutta la Campagna: una spiegazione plausibile potrebbe forse ipotizzarsi se le navi da guerra napoletane fossero sopraggiunte nel golfo di Castellammare dopo la partenza del *Washington* e dell'*Oregon*. Lo stesso Garibaldi aveva messo nel conto delle propbabilità un imprevisto arrivo di unità borboniche e, per quel caso, aveva consigliato di arenare a Castellammare parallelamente alla costa[42]; d'altra parte, se è vero che in quei giorni la Marina borbonica si trovava a subire un arretramento ad oriente delle proprie basi per la perdita di Palermo, con conseguenti riflessi negativi sul mantenimento delle crociere nella zona nevralgica attorno alla Sicilia nordoccidentale, è pur vero che la sosta di tre giorni a Cagliari della spedizione Medici doveva aver messo sull'avviso perfino i napoletani, affaccendati a portare a termine l'evacuazione di Palermo da parte delle loro numerose truppe. Comunque fosse l'arrivo del Medici e dei suoi militi costituiva per Garibaldi un apporto decisivo di energia ed un'ossatura solida sulla quale ancorare l'improvvisato esercito isolano[43]. Non si esagera affermando che l'operazione Medici, eseguita con audacia mandando allo sbaraglio, ancora una volta, vapori disarmati[44], salvò probabilmente l'avvenire dell'impresa.

---

(41) Pubblicato su *"Il Monitore di Bologna"*, del 30 giugno 1860.

(42) Cfr. la lett. del Garibaldi al Medici del 13 giugno da Palermo, pubblicata dall'AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 84. Mette conto di notare che Persano il 15 garantì che a Castellammare del Golfo non v'erano incrociatori, *ibidem*, pag. 92. Ciò contribuisce a rendere sempre meno attendibile la storia delle navi napoletane giunte subito dopo lo sbarco; in tal caso le feste a mare e le luminarie con cui i castellammaresi accolsero i volontari sarebbero state almeno disturbate.

(43) Nella *Relazione sull'organamento* dell'esercito meridionale di garibaldi indirizzata al Ministero della Guerra di Torino il 31 gennaio 1861, in AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 97, si accenna alle difficoltà incontrate per formare l'esercito raccogliticcio, ma ancor più eloquenti sono le carte conservate in AST, *Archivio dell'Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11, 95, ecc..

(44) Come già per la prima spedizione, si va vaneggiando di abbordaggi con cui i volontari avrebbero attaccato le unità napoletane che avessero trovato sulla strada. Con buona pace delle disposizioni emanate il 13 giugno dal Rohan, in navigazione sul *Washington* («*...Se* [un incrociatore napoletano] *ci raggiungesse noi verremmo all'abbordaggio con le bajonette alla mano, circondando la mano nemica con tutte le nostre navi per dividere il fuoco. Se dovessimo batterci, metà degli uomini caricheranno i fucili e metà spareranno. Ogni uomo che rifiuti di obbedire sarà fucilato all'istante. La bandiera non sarà mai abbassata né le navi si arrenderanno ma tutti combatteranno al grido di Garibaldi e Italia*», in AGRATI, *da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 81), se unità militari napoletane avessero veramente fermato il convoglio in mare, senza scorta, difficilmente i volontari, anche quelli che non erano afflitti come Medici dal mal di mare, avrebbero potuto emulare Caio Duilio, il quale, almeno, aveva i «*corvi*» per agganciare il nemico. Una nave da guerra, usando le artiglierie e tenendosi a distanza poteva aver buon gioco facilmente su tutto il convoglio, come capirono perfettamente sull'*Utile* e sul *Charles and Jane*, quando la *Fulminante* vi fermò a Capo Corso.

Dopo Palermo, decimati i Mille dagli scontri, lo slancio delle camicie rosse urgeva di linfa nuova, per non esaurirsi e non perdere quella spericolata baldanza che ne fu la caratteristica più tipica e, insieme, l'arma migliore.

La cattura dell'*Utile* e del *Charles and Jane* suscitò una profonda emozione, bilanciata soltanto dall'altra, che dava felicemente sbarcati Medici e i suoi in Sicilia [45]. I rappresentanti diplomatici sardo ed americano protestarono vivacemente presso il governo di Napoli, mentre i volontari fermati dalla *Fulminante* venivano trattenuti a Gaeta. Il cavillo sul quale fecero leva i diplomatici fu costituito dal fatto che l'arresto era avvenuto in alto mare, fuori dalle acque territoriali napoletane [46]. Occorreva, ovviamente, una buona dose di impudenza per sostenere che i volontari non avevano nulla a che fare con Garibaldi: essi, tra l'altro, erano stati visti gettare in mare le armi al momento in cui, tentato senza successo di farla franca, erano stati bloccati dalla fregata borbonica [47]; inoltre, lo stesso Ministro americano a Napoli, recatosi ad interrogare i comandanti dell'*Utile* e del *Charles and Jane* a bordo, in compagnia del console, ebbe a commentare che l'affare era poco pulito [48]. Ma ormai la debolezza del governo napoletano era tale che non era la fondatezza delle tesi che gli venivano sostenute contro a decidere delle controversie: cedendo alle pressioni, il 30 giugno i borbonici lasciarono liberi i due bastimenti, che si diressero a Genova trasportando i volontari [49]. Giunti nel porto ligure, i volontari, che non avevano desistito dal loro primitivo intento, si imbarcarono sul piroscafo *Amazon* e salparono il 15 luglio da Genova, diretti in Sicilia, dove giunsero in tempo per prendere parte

---

(45) Il 21 giugno il vice console sardo di Marsala Lipari, si affrettava a comunicare al Persano — che ne era perfettamente al corrente — la notizia, precisando che due dei tre vapori che erano serviti al trasporto delle truppe e dei materiali si trovavano nel porto di Trapani. Il 22 il console sardo di Messina, Siffredi, ringraziava il Persano per le notizie dello sbarco dei Medici e dello sgombero totale dei borbonici da Palermo. La notizia corse in breve da un capo all'altro della Sicilia e suscitò grande entusiasmo, come provarono le accoglienze riservate dagli isolani ai volontari della spedizione. I due documenti citati in ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, busta 81, fasc. giugno.

(46) Cfr. la confidenziale n. 20 del 18 giugno 1960 del Villamarina al Cavour da Napoli, in *"Liberazione del Mezzogiorno"*, vol. I, *cit.*, pagg. 221-3; *"L'Illustration"* del 30 giugno 1860, pag. 410.

(47) Cfr. AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 86.

(48) Cfr. la *particulière-réservée* n. 20 del 19 giugno 1860 da Napoli, del Villamarina al Cavour, *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, *cit.*, pagg. 223-24.

(49) Per parte del viaggio i due bastimenti pare fossero scortati dal *Tripoli*, corvetta della Marina sarda. Malgrado la disavventura subita, l'*Utile* continuò a trafficare con la Sicilia; il 12 agosto 1860 il Farini inviava al Serra comandante generale della Marina sarda, il seguente telegramma: «*Nell'interesse che nessun ostacolo si frapponga alla partenza dei volontari, desidererei che Ella facesse ritornare subito da Savona il vapore UTILE e lo lasciasse a disposizione di detti volontari ...*». In pari data il Serra scriveva in conformità al capitano del porto di Savona. A.U.S.M.N., cassetta 42, fasc. 1.

alla battaglia di Milazzo [50]. In questo modo la vicenda della spedizione Medici si chiudeva in passivo su tutta la linea per i napoletani, con ovvie ripercussioni sulla Marina, la quale, una volta che era riuscita ad agganciare il nemico ed a catturarlo, se lo vedeva togliere dalle mani dalla poca decisione del proprio governo, con la prospettiva — quanto mai concreta nel caso specifico — di trovarsi di nuovo di fronte, in ben altre condizioni di spirito, i propri stessi prigionieri.

Man mano che procedeva l'occupazione della Sicilia da parte delle tre colonne d'attacco di Garibaldi, i porti ai quali potevano appoggiarsi le navi da guerra napoletane si facevano sempre più scarsi, e naturalmente le crociere di interdizione diventarono sempre meno efficienti, fino a praticamente scomparire quando tutte le preoccupazioni dei capi borbonici gravitarono sullo Stretto, nell'illusione di impedire a Garibaldi di propagare la rivoluzione e la guerra al continente.

22. Alla fine di giugno i garibaldini ebbero in mano un nuovo strumento per assicurarsi le comunicazioni con la Liguria e la Toscana, da dove erano partiti quasi tutti i rinforzi e dove altri continuamente se ne preparavano [51]. Il Mi-

---

(50) Costituirono il battaglione «Gaeta», dal nome della città nella quale avevano dovuto subire la prigionia, e al comando del colonnello Clemente Corte, giunsero in Sicilia alla vigilia della battaglia. Cfr. CRISPI, *I Mille*, Milano 1911, pagg. 167-68; TREVELYAN, *Garibaldi e la formazione d'Italia*, Bologna 1913, pagg. 376, 382 e 417; OTTOLINI, *Volontari Garibaldini catturati dai Borboni*, in *Rassegna Storica del Risorgimento*, aprile-giugno 1918, pag. 316.

(51) Cfr. la seguente lett. del 7 giugno da Genova di un tal Pietro Paolo (cognome illegibile) a Enrico Ludovisi, a Pesaro: «*L'Italia si farà, e presto... così correranno i tirannelli cominciando dai Preti... In tutta confidenza: Due navi americane partirono di qui giorni addietro cariche zeppe di armi, munizioni, e gran casse di bombe all'Orsini... Due altri bastimenti partirono iersera zeppi d'idem, e inoltre di prodi in buon numero... Altre quattro partono stanotte con 6 mila uomini, armi, munizioni, cannoni e tutti per... Sicilia in gran parte, ma credetemi, anche per altre direzioni... si radunano in Toscana per poi operare presto a un cenno. In somma partono tutti i giorni, ma in gran numero armi, danaro, e prodi per finirla una volta, coi Preti, e nemici d'Italia. Come vedete, tutto ci arride. Da ogni parte d'Italia partono dei valorosi per Sicilia ed altrove... e le infinite bombe alla Orsini distruggeranno i satelliti dei despoti ... Credetemi, non dormiamo qui, né per tutto altrove in Italia e in Europa, in Asia, Africa, America: tutti i fratelli sono all'opera... In Toscana si opera incredibilmente e più che non possiate immaginare. Qui poi è sopra ogni immaginazione quanto si lavori in ogni genere e il gran movimento militare mi fa sperare che a giorni qualche gran fatto sia per farsi, e tutti gli italiani saremo veri fratelli e formeremo una famiglia sola sotto l'angelico Vittorio Emanuele, Re d'Italia, anzi Salvatore e Padre. Allegri dunque... Il Messia è imminente e prossimo. Viva* (sic) *l'Italia*». ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 133, fas. 4716. Vi sono, ovviamente, delle esagerazioni, che contribuiscono a far comprendere la nota che pubblicava l'*Adriatico* di Ravenna il 14 agosto 1860, nella quale si lamentavano le troppe notizie non vere che facevano credere che Garibaldi avesse ricevuto aiuti di ogni genere, più che sufficienti per ogni necessità. citava in proposito il calcolo di un lettore de *"Il Movimento"*, che faceva la medesima osservazione, e ricordava l'esempio più recente, quello del vapore *London*, che era stato comprato in Inghilterra dalla Società genovese Zucchi & C., ma si era voluto attribuire a Garibaldi. Certamente vi fu una certa tendenza ad esagerare nelle vociferazioni circa gli aiuti che Garibaldi andava ricevendo.

nistero dei LL.PP. del Regno di Sardegna stipulò un contratto con la compagnia francese Marc Frassinet per assicurare il trasporto della corrispondenza — era questa la motivazione ufficiale [52] — tra Genova, Livorno e Palermo. A tali vapori postali erano riservate le stesse facilitazioni di cui godevano le navi di bandiera sarda nei porti dello Stato [53]. Da Palermo, naturalmente, si era patrocinata a viva voce l'idea: «*I distinti uomini che sono alla testa del movimento siciliano hanno compreso subito l'importanza di una comunicazione diretta tra gli Stati nostri (gli Stati sardi del continente) e Palermo, epperò non trascurarono nulla per attivare il surriferito servizio di piroscafi, consigliando e facendo fare molti sacrifici...*» [54]. L'istituzione di linee regolari di navigazione con Genova e Livorno, in effetti, rivestiva una grande importanza in quel momento; non solo la posta e quindi le comunicazioni venivano ad essere facilitate e garantite con periodicità bisettimanale, ma anche un facile mezzo per operare il proprio interessato contrabbando veniva reperito, particolarmente sicuro perché si svolgeva all'ombra della bandiera francese [55]. Iniziato il servizio, non senza qualche residua diffidenza nei confronti dei garibaldini [56], le corse proseguirono regolarmente, con piena soddisfazione dei sici-

---

(52) La notizia fu comunicata alla stampa dalla Direzione Generale delle Poste, la quale precisò che la prima corsa avrebbe avuto luogo il 28 giugno, con partenza da Genova per Palermo alle ore 11. L'affrancatura di una lettera trasportata da Genova o da Livorno a Palermo o viceversa, fu stabilita in 40 centesimi. Cfr. *"Il Monitore di Bologna"*, supplemento al n. del 29 giugno 1860.

(53) Cfr. lett. del Direttore della Divisione 1ª, Marina Mercantile, del Ministero della Marina al contrammiraglio Serra, Comandante Generale della Regia Marina a Genova, del 5 agosto 1860 da Torino, A.U.S.M.M., cassetta 41, fasc. 1.

(54) Così si esprimeva, il 29 giugno, *"Il Corriere dell'Emilia"*, di Bologna, a proposito dell'istituzione delle linee regolari tra Genova, Livorno e Palermo. Cavour, che il 23 giugno aveva annunciato, scrivendo al Persona, l'inizio del servizio per la settimana successiva, riteneva che le nuove linee avrebbero reso meno frequente l'invio delle navi avviso a Cagliari: è chiaro che, quindi, le nuove corse regolari avrebbero espletato una parte dei compiti di collegamento che erano prima assicurati dalla Marina militare. Del resto il carattere politico del provvedimento è chiaramente ammesso nella lett. di Cavour al Ricasoli del 27 giugno: «*...A far tempo da venerdì avremo regolare partenza da Genova e da Livorno per Palermo. Il Governo ha acconsentito ad un forte sacrificio pecuniario per far presto. Ciò le dimostra che non siamo troppo teneri dei denari quando trattasi della causa italiana...*». Al La Farina, in precedenza, aveva infatti scritto, il 19 giugno: «*... Sto concertando un servizio diretto di vapori da Genova a Livorno e Palermo sotto bandiera francese. Forse sarà necessario di dare un grosso sussidio alla Compagnia. Figurerà il Governo siciliano, ma all'uopo pagheremo noi...*», cfr. *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, *cit.*, pagg. 234, 252 e 227.

(55) La scelta della bandiera francese per assicurare la gestione delle linee regolari di navigazione con la Sicilia era abbastanza felice, poiché quella di Francia era l'ultima bandiera che i borbonici avrebbero attaccato, visto che essi stessi avevano noleggiato una piccola flotta di unità mercantili francesi per i propri traffici militari. Era dunque interesse reciproco che le navi francesi venissero rispettate. Il 28 luglio lo stesso Cavour ne parlava al Persano: «*... Raccomandi agli Ufficiali siciliani di rispettare le navi francesi noleggiate ai napoletani, altrimenti ne nascerebbero inconvenienti gravissimi...*», *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, *cit.*, pag. 402.

(56) «*... Il vapore postale che arriverà per la prima volta a Palermo deve ripartire ad ora stabilita colla nostra amministrazione delle poste. Ella veglierà a ciò non venga trattenuto sotto verun pretesto dal governo siciliano...*», Cavour a Persano il 28 giugno 1860, in *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, *cit.*, pag. 257.

liani, dei sardi e della compagnia francese, che riceveva una notevole sovvenzione e sfruttava commercialmente l'intenso traffico che si svolgeva tra la capitale garibaldina ed i porti della Liguria e della Toscana. L'impiego di navi straniere per il traffico interno italiano portava ad una migrazione di denaro e bloccava lo sviluppo di altre similari iniziative nazionali, e questo Cavour lo sapeva benissimo, ma le necessità contingenti erano così pressanti che a ragion veduta egli espose lo stato sabaudo al sacrificio finanziario occorrente ad assicurare la gestione regolare delle linee. Questa necessità continuò in seguito, con l'occupazione regia della Sicilia e del Sud, ad essere attuale, e non bastando le disponibili unità mercantili della Marina sarda, la pratica del costoso noleggio di navi straniere diventò quasi una regola (57). Per quanto riguarda il momento in cui fu commissionata alla Compagnia Frassinet la gestione delle linee con la Sicilia, va però osservato anche un altro aspetto: la Marina mercantile sarda, in parte controllata da emigrati siciliani, era troppo compromessa con i garibaldini, particolarmente il massimo esponente di quella Marina, Rubattino, che era stato proprietario delle due navi che avevano trasportato i Mille in Sicilia; logico appare quindi che anche considerazioni di opportunità politica abbiano consigliato al governo di Torino, allo scopo di assicurare la massima tranquillità all'esercizio di quelle importanti linee regolari, la scelta di una compagnia francese.

Ciò non toglie che in Italia, dinanzi alla evidente futura necessità di un intensissimo sviluppo dei traffici marittimi, per le esigenze vitali delle comunicazioni tra le varie province, affidate in quel tempo esclusivamente ai trasporti navali — stante la mancanza di ferrovie, la lunghezza e la insicurezza delle strade, aggravate dall'ancora esistente diaframma territoriale dello Stato Pontificio — ci si ponesse il problema dell'istituzioni di nuove forti compagnie nazionali di navigazione. Sappiamo ad esempio che ai primi di agosto in vari centri marittimi si studiavano progetti concreti che miravano ad una concentrazione delle forze esistenti nel campo armatoriale. Scriveva in quei giorni un quotidiano di Ravenna che il Cavour sarebbe stato consultato «*...intorno ad una specie di Lloyd italiano, che si vorrebbe istituire ora, mentre vi può contribuire anche la parte meridionale d'Italia. Sarebbe cosa utilissima porre insieme, a dir così, i frammenti delle nostre piccole e poco fortunate società di navigazione e creare una potente società che ci liberasse dalla concorrenza straniera. A questa società potrebbero allora prender parte con fiducia anche i capitalisti delle città non marittime*» (58).

---

(57) Cfr. GABRIELE, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Milano 1958, pagg. 124 e 276.

(58) *"L'Adriatico"* dell'8 agosto 1860. L'accenno alla possibilità di sviluppare attorno all'impresa armatoriale anche interessi di città non marittime, nella ovvia speranza che da quella attività sarebbero derivati forti guadagni, fa ricordare che *"Il Corriere dell'Emilia"* del 29 giugno, accennando alle pressioni effettuate su Torino dal governo di Palermo, si premurava di avvertire che

23. L'arrivo della spedizione Medici e di altri gruppi minori di volontari isolati [59] aveva contribuito a raddrizzare la pericolosa situazione militare nella quale versava l'esercito garibaldino dopo la presa di Palermo. Mentre attorno ai nuclei venuti dal continente si andavano organizzando le squadre, l'avanzata delle colonne garibaldine proseguiva verso la Sicilia orientale. Ma un'ostacolo non trascurabile si ergeva a sbarrare la via dello Stretto sulla direttrice settentrionale: a Milazzo, una trentina di chilometri da Messina, i borbonici, stavano disponendo una linea di resistenza organizzata. La guarnigione, che incominciava a dar segni di stanchezza e di demoralizzazione [60], era stata rinforzata da un reggimento di linea, trasportato il 10 luglio dal piroscafo fancese *Brésil*, noleggiato dal governo di Napoli, e inoltre una colonna al comando del Bosco, che aveva fama di essere uno dei più decisi ufficiali borbonici [61], era giunta da Messina per sostenere i difensori, che potevano contare anche su un campo trincerato. Il problema di superare vittoriosamente Milazzo per continuare la marcia verso lo Stretto si identificava praticamente con quello di dare e vincere una battaglia decisiva per le sorti della Sicilia. Garibaldi e Medici, non nascondendosi le difficoltà dell'impresa, si preoccuparono di avere rinforzi e di trasportarli tempestivamente sul campo di battaglia. Fu così che nella battaglia di Milazzo entrò, come importante componente della preparazione allo scontro da parte garibaldina, una attività intensa di trasporti marittimi, operati dalle navi della Marina siciliana,

---

doveva essere bene inteso che i sacrifici affrontati dall'Erario «*debbono ridondare a vantaggio non solo della Sicilia, ma di tutti coloro che hanno interessi diretti con quel paese*». Da più parti, insomma, si sarebbe voluto che la politica di sovvenzioni adottata dal governo di Torino permettesse a gruppi italiani di speculare sulla contingenza; ma questi gruppi italiani erano in grado di fornire navi adeguate e garanzie di continuità nelle linee, anche prescindendo dalle decisive considerazioni politiche già svolte altrove? È chiaro che sulle riflessioni del giornale ravennate incideva la vicina esperienza del Lloyd austriaco di Trieste — antenato del Lloyd triestino — il quale aveva il pieno controllo delle linee adriatiche, ma il punto debole dell'idea consisteva in quell'accenno a raccogliere in un unico carrozzone le malandate e mal equipaggiate piccole società, non all'altezza di servire efficacemente le linee che gestivano avventurosamente, per cui la concentrazione invocata non avrebbe avuto alle spalle il sostegno di un proprio sufficiente capitale e si sarebbe risolta in un salasso continuato, perché divenuto di interesse nazionale, dell'Erario dello Stato. Tanto valeva allora che lo Stato non si legasse mani e piedi con una grossa società, ma stipulando molti diversi contratti, come fece in seguito e mantenesse vari rapporti bilaterali con ogni singolo contraente, in attesa di intervenire direttamente nei modi e nei tempi ritenuti opportuni.

(59) Il 15 giugno giunse a Palermo John Dunne, cittadino inglese, fornito di armi e di denaro, che costituì un battaglione «inglese», nel quale però solo 12 elementi erano britannici, e gli altri erano ragazzi siciliani.

(60) Cfr. lettere varie di ufficiali borbonici, sequestrate a bordo del *Duca di Calabria* e dell'*Elba*, catturati dal *Tüköry*, riassunto allegato alla lettera del Crispi al Sirtori del 21 luglio 1860, in AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11.

(61) «*... di tutti gli ufficiali napoletani inviati in Sicilia contro Garibaldi, fu il solo che si condusse con fermezza e coraggio*», *"L'Illustration"* del 25 agosto, pag. 128.

con grande impegno, per ottenere davanti a Milazzo un sufficiente concentramento di truppe. Questa operazione ebbe due aspetti distinti: il primo riguardava nuove importanti spedizioni di uomini e di materiali attraverso tutto il Tirreno, sulle orme dei compagni di Garibaldi e di Medici, il secondo spostamenti costieri, lungo le spiagge della Sicilia settentrionale, di reparti che dovevano essere ammassati in tempo utile sul teatro dello scontro.

A Genova il generale Cosenz aveva preparato un nucleo di circa 2.000 uomini, in gran parte provenienti dalle file dell'esercito piemontese [62]. Il 2 luglio essi si imbarcarono sul *Washington* e sul *Provence* [63] e il 6 erano arrivati a Palermo. Una unità da guerra sarda, la fregata *Vittorio Emanuele*, li aveva scortati nell'ultimo tratto, da Cagliari a Palermo, per timore «*que les frégates Napolitaines vinssent attendre Cosenz au passage*» [64]; un timore davvero infondato quanto si pensi che alla vigilia della battaglia di Milazzo il maresciallo Clary da Messina mandò a dire al Bosco che non si aspettasse rinforzi né per terra né per mare, essendo entrambe le vie poco sicure: ora, per terra si poteva forse anche ammettere, ma per mare i garibaldini disponevano solo di una nave inferiore alle fregate napoletane, la *Tükory* [65]! Altri rinforzi giunsero a Palermo in quei giorni, dopo aver navigato indisturbati attraverso tutto il Tirreno: il battaglione «Gaeta», al comando di Clemente Corte, di cui abbiamo già detto, a bordo dell'*Amazon* e un altro gruppo di 874 uomini guidati dallo Strambio, i quali si erano imbarcati

---

(62) Molte dimissioni dall'Esercito furono perciò contrastate. Cfr. ad esempio il biglietto del Cavour al colonnello Boldoni, senza data, in risposta ad una richiesta dell'ufficiale di essere esonerato dal comando del suo reggimento per partire con Medici: «*Nelle attuali contingenze un colonnello non può allontanarsi dal suo reggimento. Si consoli pensando che sul Po ella difende Napoli*», *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, *cit.*, pag. 153.

(63) Quest'ultima nave appartenente alla Compagnia di navigazione Frassinet. Ogni imbarco suscitava l'allarme dei pontifici, che temevano continuamente di venire invasi da truppe volontarie; cfr. la lettera dell'Antonelli al Sacconi dell'8 e del 9 giugno e i rapporti del Sacconi all'Antonelli, da Parigi, del 17 giugno e del 31 luglio, in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 136, fasc. 4895 C. L'8 giugno il Cardinale Segretario di Stato avvertiva: «*Giunge avviso dalla Toscana che domani s'imbarcheranno in Talamone tremila e più volontari per recarsi ad invadere il nostro Stato. Agisca perché secondo le promesse ciò sia impedito*»; il 9 ribadiva: «*Voci non mal fondate farebbero ora temere una spedizione di gente armata alla volta dello Stato Pontificio spedita da Talamone composta di circa 3.200 uomini con bombe e denaro...*». Ma il nunzio lo tranquillizzava, assicurandogli che quelli erano diretti «*in Sicilia od in altro punto degli Stati napoletani*». Inoltre, nel rapporto del 17 giugno il Sacconi, dopo un rapporto panoramico della situazione, suggeriva che il Papa avrebbe potuto abbandonare Roma «*all'avvicinarsi della rivoluzione onde non aver l'apparenza di rassegnarsi agli spogli di questa, o di far per tempo un appello alla Cattolicità*»; ma il 23 successivo, rispondendogli, l'Antonelli affermava che la questione «... *è di tal delicatezza da non permettere che sia abbracciato* (detto partito) *se non dopo maturo e serio esame*».

(64) Mathieu, governatore di Cagliari, a Cavour, da Cagliari il 3 luglio 1860, *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, *cit.*, pag. 278.

(65) Cfr. AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 157.

l'11 luglio a Genova sul *City of Aberdeen*. Ma i rinforzi concentrati a Palermo dovevano essere trasportati sul campo di battaglia, dove gli schieramenti opposti avevano già preso contatto. Palermo era ben lontana, e per terra le truppe garibaldine avrebbero potuto non arrivare in tempo, dalla qual cosa derivò la necessità di arrischiare ancora una operazione di trasporto delle truppe per mare.

Il rischio era evidente. Sebbene sottocosta, la rotta tra Palermo e Patti, il porto in mani garibaldine più vicino al fronte, esponeva le navi che portavano i soldati, per 180 chilometri, ad attacchi che potevano essere estremamente pericolosi. Provenendo dal largo o da oriente, le unità da guerra napoletane avrebbero potuto stringere sotto la costa le navi garibaldine e cannoneggiarle, con effetti disastrosi per la truppa che vi era stata imbarcata; né la scorta occasionale di qualche nave sarda, quando vi fu, avrebbe potuto impedire il successo di una azione condotta da una formazione navale. Inoltre, la costa siciliana tra Palermo e Patti è caratterizzata da capi rocciosi che non si prestano a favorire un rapido sbarco, alternati a spiagge sabbiose con bassifondi che avrebbero costretto i trasporti ad arenarsi lontano dalla riva, in caso di necessità, con ovvie possibili tragiche conseguenze per i volontari. Ma fortunatamente per i garibaldini, nessuna nave da guerra napoletana disturbò l'avventuroso cabotaggio costiero, e prima una parte delle truppe venute col Medici si trasferí al fronte, poi lo stesso Garibaldi, il 18, condusse con la *City of Aberdeen* i 1.500 uomini del Corte e dello Strambio a Patti, modificando notevolmente i rapporti di forza materiale e morale dei contendenti alla vigilia dello scontro. Seguendo la rotta costiera, anche altri gruppi giunsero a Patti in tempo per combattere a Milazzo: John Dunne con i suoi 360 uomini il 17 luglio e il colonnello Assanti, con il resto degli uomini del Cosenz, il 19, essendo partiti da Cefalù soltanto nel pomeriggio del 18; in più su pescherecci e altri natanti di fortuna, si trasferirono sul campo di battaglia diversi isolati e piccole squadre. Quanto poteva essere fatto per ammassare a Merì, sulle basi di partenza per l'attacco alla zona trincerata di Milazzo, il maggior numero possibile di uomini, fu con successo compiuto dalla Marina siciliana. Nella imminenza di un combattimento difficile, come si delineava quello di Milazzo, questa operazione può essere ritenuta di importanza fondamentale, premessa insostituibile e determinante di una vittoria che venne, come vedremo, anche dal mare. E l'aiuto ottenuto per l'occasione dalla Marina sarda, se non va sottovalutato perché incoraggiò i volontari ad arrischiare le loro operazioni di trasporto marittimo, non va neppure sopravalutato, sia perché non ebbe mai occasione di manifestarsi efficacemente in presenza del nemico, sia perché questo nemico, se avesse voluto intervenire con decisione, sarebbe stato abbastanza forte da imporsi con e senza le scarse unità sarde che il Persano mandava, occasionalmente e per tratti di strada, a sostegno ed a controllo dei garibaldini.

24. Prima della battaglia di Milazzo, però, un avvenimento si era prodotto a Palermo, che ebbe risonanze clamorose. Il 9 luglio il comando borbonico aveva deciso di far trasportare a Milazzo, di rinforzo alla guarnigione, «che dava segni d'infedeltà» [66] 800 uomini del primo reggimento di linea, i quali erano partiti da Messina il 9 alle 5 del pomeriggio, scortati dalla corvetta *Veloce*, al comando del capitano di fregata Amilcare Anguissola, di famiglia piacentina trapiantata a Napoli. Eseguita la missione, la corvetta navigò a Palermo, dove entrò nella rada «avendo all'albero di trichetto bandiera di parlamento» [67]: era il 10 luglio 1860, una data importante nella breve storia della Marina siciliana di Garibaldi [68]. Il comandante Anguissola, dopo essere salito a bordo della *Maria Adelaide*, disse a Persano «*...che era venuto per mettersi sotto il (suo) comando, ed inalberare quella bandiera italiana dello stemma sabaudo che, data dal Re Carlo Alberto, aveva d'allora in poi sempre sventolato per l'unificazione e l'indipendenza d'Italia*» [69]. Per decidersi al passo l'ufficiale borbonico aveva attraversato una dura crisi, ma aveva concluso che il suo dovere verso la patria comune gli imponeva di passare sopra al giuramento prestato al Re di Napoli [70]. Il Persano però spiegò all'Anguissola che non poteva ricevere lui e la sua nave senza compromettere gravemente il proprio governo, e lo indusse ad offrire la *Veloce* e la sua persona a Garibaldi, assicurandogli che «sarebbe stato ricevuto con l'accoglienza dovuta al gran sacrificio ch'ei stava per compiere in pro dell'Italia» [71].

Garibaldi — ed è ovvio — fu assai contento dell'imprevisto dono di una nave da guerra. Egli salì a bordo del *Veloce*, dove fu subito issata la bandiera sarda — prescritta per le unità siciliane, come abbiamo già riferito — si compli-

---

(66) Cfr. lettera del console sardo di Messina, Siffredi, al Persano, dell'11 luglio 1860: «*... il primo Reggimento di linea... quando era sul punto di mettersi in mossa, per Taormina, fu rinviato al quartiere, ma al tardi verso le 5 p.m. 800 uomini dell'istesso Corpo furono imbarcati sul vapore francese BRÉSIL al servizio del Governo napolitano, e si dice che siano stati spediti a Milazzo per cambio di quella guarnigione che dava segni d'infedeltà*», ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. luglio.

(67) «*Lo stesso giorno della partenza — il 10 luglio — ancorava in quella rada* (Palermo) *il vapore napoletano col nome VELOCE, avendo all'albero di trinchetto bandiera di parlamento e comandato dal conte Anguissola d'Altos*», nel rapporto del pilota di 3ª classe Semidei del R. scooner *Delfino* da Genova il 20 luglio 1860, in A.U.S.M.M., cartella 84, fasc. 1.

(68) Il RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 226 e il VECCHI, *Storia Generale della Marina Militare*, *cit.*, vol. II, pag. 492, affermano che la defezione del *Veloce* avvenne il 9 luglio, ma da quanto si è esposto e da quanto affermano i documenti pubblicati dall'AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 126, mi sembra certo che si debba ritenere esatta la data del 10.

(69) PERSANO, *Diario privato politico-militare, ecc.*, vol. I, Firenze 1869, pag. 67.

(70) L'atto dell'Anguissola prestò il fianco a molte critiche ed a giudizi assai severi: non so quanto giustificati; cfr. GUERRINI, *Lissa*, vol. I, Torino 1907, pag. 186; AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 127. Il corrispondente torinese dell'*Espérance*, 17 luglio, credeva si trattasse del Vacca.

(71) PERSANO, vol. I, *cit.*, pag. 77.

mentò con gli ufficiali, abbracciò il comandante e tenne infine un discorso infiammato davanti all'equipaggio riunito, ricordando che l'Italia stava per ottenere la sua libertà e ringraziando coloro che venivano ad unirsi alle camice rosse; al tempo stesso però garantì a chi l'avesse preferito la possibilità di ritornare a Napoli [72]. Quasi tutti gli ufficiali rimasero con i garibaldini, la bassa forza invece preferì ritornare a Napoli — 138 persone contro 41 rimasti [73] — e restare fedeli a Francesco II. Alla *Veloce* Garibaldi cambiò il nome, ribattezzandola *Tüköry*, in ricordo del giovane eroe ungherese caduto a Palermo. Era la seconda volta che quella nave si trovava a militare con forze rivoluzionarie siciliane, perché era stata comprata in Inghilterra nel 1849 dal governo rivoluzionario siciliano dell'epoca, che le aveva cambiato il primo nome di *Wectis* in *Indipendenza*, ma successivamente era stata sequestrata a Marsiglia e consegnata al governo borbonico, nella cui flotta era stata iscritta col nome di *Veloce* [74].

La defezione della corvetta suscitò reazioni di ogni genere. A Torino ci si illuse, confortati dai rapporti del Persano, che l'arrivo del *Veloce* fosse il prologo di un passaggio in massa della flotta napoletana dall'altra parte della barricata. A Napoli, premiati coloro che non avevano ceduto alle lusinghe di Garibaldi [75], l'ira e la sfiducia ebbero il sopravvento nel cuore del re Francesco II ordinò al capitano di vascello Rodriguez, comandante del *Tancredi*, di prendere il mare

---

(72) *"Il Giornale Officiale di Sicilia"* del 10 luglio 1860 pubblicò il seguente discorso di Garibaldi: «*Soldati e marini italiani, voi avete dato all'Italia un nobile esempio, abbondonando il vessillo del tiranno per unirvi sotto quello della Nazione italiana. Con uomini come voi, l'Italia sarà. Quell'Italia che gli stranieri han finora calpestata, che è stata il ludibrio dei potenti e il sanguinoso teatro della loro ambizione, prenderà posto tra le grandi Nazioni d'Europa, e farà valere in mezzo ad esse la sua voce: nessuno verrà più a disputarsi questa terra, che cessando di destare l'insultante compassione dello straniero, ne sveglierà l'ammirazione. Voi siete ora della nostra famiglia. In nome della Patria, io vi esprimo i sensi della più viva gratitudine. Io son pronto a fare individualmente per ognuno di voi, e per le vostre famiglie, tutto quello di che potrete abbisognare. Se alcun di voi volesse ripartire, il che non temo, avrà mezzi; se volete rimanere, ciascuno di voi sarà riguardato come figlio benemerito della Patria*». Il Piola-Caselli scrisse però, quanto al successo ottenuto da Garibaldi con questo discorso, che «*...nel bollore dello spirito e del vino, la ciurma di questo legno s'ornava dei colori nazionali e prometteva rimanere pel compimento dell'indipendenza patria; ma passata la notte e con questa il vino, l'amore della famiglia e della marina nativa risorse più forte in quegli animi...*», GUERRINI, *cit.*, vol. I, pag. 182.

(73) Cfr. *"Il Giornale di Roma"* del 21 luglio 1860; AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 128. I rimasti furono naturalmente trattati bene; il 12 luglio il caporale timoniere Filippo Bongiovanni, della *Veloce*, chiese un aiuto finanziario in favore della propria famiglia, composta di moglie e di una figlia nubile, rimasta a Napoli, e Garibaldi personalmente annotò sul foglio la decisione di concederlo, AST, *Archivio Marina*, mazzo 363, fasc. Materiale di Marina.

(74) Cfr. RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 229.

(75) Garibaldi promosse di un grado tutti gli ufficiali e compensò gli altri, ma a Napoli le cose furono fatte più in grande: «... *Coloro che opposero alle seducenti offerte il fermo proponimento di seguir la via dell'onore, appena reduci fra noi s'ebbero un grado d'ascenso ed un mese di soldo o presta; gli uffiziali inoltre la Croce di Cavaliere di Francesco I, e gli altri la Medaglia d'Argento del Merito dello stesso Real Ordine: ricompensa proposta dalla medesima Altezza Reale il conte d'Aquila*», *"Il Giornale di Roma"* del 21 luglio.

con una squadra per catturare ad ogni costo il *Veloce*, ma l'ordine non ebbe poi seguito. Intanto, dopo una patetica lettera dei fratelli dell'Anguissola, ufficiali nell'esercito napoletano, che chiedevano di riscattare l'onta caduta sul loro nome servendo da semplici soldati a Milazzo [76], le proteste di fedeltà al Re e le grida di indignazione per l'inaudito fatto si levarono al cielo, anche queste senza alcun seguito serio. Sul momento però, a molti — specie a coloro ai quali faceva piacere crederlo — certe affermazioni in principio sembravano rilevanti, come mostra il seguente brano tolto da una corrispondenza napoletana su *"Il Giornale di Roma"* «*...Questo doloroso avvenimento ha fornito occasione ad una manifestazione splendida de' sentimenti che animano il corpo degli ufficiali della Real Marina, i quali tutti, in occasione del giuramento prestato ieri alla presenza di S.A.R. il Conte d'Aquila, supplicarono l'Altezza Sua di voler farsi interprete presso la Maestà del Re de' sensi d'indignazione in loro destati all'annunzio dell'incredibile defezione, significando come l'onere e il dolore che ne avean sentito nel più vivo dell'animo non poteva che semprepiù legare ognuno di essi al proprio dovere verso la Maestà Sua, per la cui difesa e per quella della Nazional Bandiera son pronti a sacrificare la vita...*» [77]. Di fatto però, da quel momento, Francesco II non ebbe più fiducia nella flotta e con un precipitoso richiamo delle unità dislocate in Sicilia, nel timore di altre diserzioni, facilitò ai garibaldini l'operazione logistica costiera nei giorni che precedettero il fatto d'arme di Milazzo, della quale già si è parlato [78].

25. Garibaldi intanto, disponendo di una unità da guerra, pensò immediatamente di usarla, prima che prevedibili azioni di rappresaglia da parte della flotta borbonica portassero alla sua distruzione. La *Tüköry* svolse l'11 luglio la sua prima azione, non priva di audacia, in acque che avrebbero dovuto essere controllate dal nemico, al largo di Messina: scopo della missione era la cattura del piroscafo *Elettrico*, che si sapeva in navigazione da Taranto per Messina con un carico di truppe [79], ma la corvetta non riuscì ad intercettarlo. In compenso, però, fermò e catturò due piccole navi mercantili a vapore noleggiate dal governo borbonico, il *Duca di Calabria* e l'*Elba*. Non si può non constatare quanto diverso fosse, ancora una volta, lo spirito con cui dalle due parti si conduceva la guerra: di là una intera flotta non riusciva ad effettuare un'azione che ne giustificasse l'esistenza in veste di belligerante, di qua non appena una nave da guerra — una corvetta a ruota da 8 cannoni, antiquata — si rendeva disponibile, ecco subito un'operazione abbastanza brillante. I fatti del *Veloce* eccitarono subito l'en-

---

(76) Cfr. BATTAGLINI, *L'Organizzazione militare del Regno delle Due Sicilie, cit.*, pagg. 253-54.

(77) Nel numero del 21 luglio 1860.

(78) BATTAGLINI, *L'Organizzazione militare del Regno delle Due Sicilie, cit.*, pag. 254.

(79) RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 233. La stessa notifica dava il 15 luglio da Palermo il Garnier al cav. Lumley; cfr. R. MOSCATI, *La fine del Regno di Napoli, cit.*, pag. 251.

tusiasmo e la fantasia [80] della parte garibaldina; e il Generale pensò subito di servirsene per ulteriori imprese, apparentemente temerarie, ma in realtà, dato il comportamento della Marina napoletana, soltanto audaci.

A bordo del *Duca di Calabria* e dell'*Elba*, condotti nel porto di Palermo, i garibaldini trovarono pochi materiali e carte di scarsa importanza [81], ma nella numerosa corrispondenza che le due navi trasportavano trovarono testimonianze indubbie sullo spirito che animava i reparti borbonici, di avvilimento, di animo depresso [82], e certamente la loro lettura incoraggiò i dirigenti dell'esercito volontario ad attaccare con decisione. Una delusione ebbe però Garibaldi dagli ufficiali delle due navi mercantili catturate, perché essi rifiutarono di passare ai suoi ordini, determinando anche una reazione irosa da parte del generale [83]. Le navi furono trattenute come preda di guerra [84].

Nell'organizzare i movimenti delle truppe e lo schieramento per la battaglia di Milazzo, Garibaldi tenne presente che le caratteristiche specifiche del luogo permettevano di valorizzare anche un apporto dal mare al combattimento. Decise perciò di servirsi delle artiglierie del *Tüköry* per sostenere l'estrema si-

---

(80) *"L'Espérance"* del 20 luglio dava notizia della cattura dei due vapori mercantili, affermando che essi si erano consegnati a Garibaldi; analogamente l'*"Illustrated London News"* del 21 luglio. Al tempo stesso diffondeva la notizia che i garibaldini stavano armando una parte del litorale siciliano, mentre l'organizzazione della Marina siciliana era a buon punto, essendo ormai considerevole il numero di uomini che la componeva. Il giorno successivo poi, sotto il titolo «La squadra di Garibaldi», narrava con esagerazioni ed amplificazioni le imprese della *Veloce*, la quale, «novella Circe», aveva attratto altre navi con sé. Sempre il 21 luglio poi, in una corrispondenza datata da Messina 16 luglio, parlava addirittura, sia pur vagamente, di due altre fregate napoletane passate a Garibaldi! Forse si trattava dei due piccoli vapori catturati dalla *Veloce*. A giustificazione però di certe fantasie, si può citare la notizia, riportata in una lettera del Wullersdorff ad un altro ufficiale della Marina austriaca, secondo cui *«l'equipaggio della DANDOLO non aspettava che il momento propizio per disertare e darsi al generale Garibaldi»*; cfr. riassunto della corrispondenza allegata alla lettera del Crispi al Sirtori del 21 luglio 1860, AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11. Vedi appendice n. XXVIII.

(81) Le più importanti risultavano a spoglio avvenuto, essere «... *n. 16 polizze di danaro per noleggio per la somma di Centotremila e Duecento Ducati, n. 5 Polizze di effetti militari per Messina, 5 idem per altri oggetti, 8 idem merci per Reggio, 20 Passaporti e carte di passaggio, 16 fogli di via...*», lett. del Crispi al Sirtori del 21 luglio 1860, AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11.

(82) Cfr. riassunto della corrispondenza allegato alla stessa lettera, *ibidem*; cfr. Appendice n. XXVIII.

(83) In una corrispondenza da Palermo del 13 luglio, pubblicata da *"Il Movimento"* e ripresa da *"L'Espérance"* del 24 luglio, si raccontava che Garibaldi, conversando con quattro ufficiali delle navi catturate, chiese loro se volessero rimanere a Palermo o ritornare a Napoli. Essi risposero che il loro dovere e il loro giuramento li chiamavano a Napoli, al che, piccato, Garibaldi rispose: «*Si, il dovere, come quello dei bravi, dei sicari e del boia*». Nessuno degli equipaggi del *Duca di Calabria* e dell'*Elba* — in occasione della cattura il primo aveva anche tentato di resistere — aderì al movimento garibaldino.

(84) Cfr. ROMITI, *cit.*, pag. 297.

nistra del proprio schieramento: la nave «doveva impedire coi suoi fuochi qualunque sortita da Milazzo dal lato del mare» [85]. In questa posizione effettivamente la *Tüköry*, affidata ad un vecchio ufficiale della Marina veneta del '48, il tenente di vascello Dionisio Liparachi, aveva una propria funzione, resa più importante dalle caratteristiche di estrema mobilità che offrivano le artiglierie trasportate dalla nave. Attaccata la battaglia, mentre i garibaldini avanzando subivano gravi perdite [86], truppe nemiche erano in moto lungo la riva del mare, sul golfo occidentale di Milazzo, dove si trovava la corvetta: Garibaldi allora salì a bordo e fece dirigere il fuoco contro una colonna di cavalleria e di fanteria borbonica in marcia, riuscendo a scompigliarla [87]. Si può credere che, più che l'effetto diretto della salva sparata, fosse la vista della nave, con le sue minacciose artiglierie, a spaventare e respingere i borbonici, che non potevano contare, grazie alla solerzia ed alla previdenza dei loro Nelson, su un analogo sostegno. Fatto sta che dopo questo episodio il ripiegamento borbonico si fece più pronunciato e la difficile vittoria si profilò agli occhi dei garibaldini. Ma per la *Tüköry* non era ancora finita. Garibaldi diede ordine che la nave girasse la penisola di Milazzo e, portatasi davanti all'ingresso del porto, sostenesse l'assalto finale

---

(85) Così il Medici in un suo rapporto pubblicato dall'AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 194.

(86) I volontari ebbero circa 800 morti contro soltanto 300 dei borbonici. La prima fase della battaglia, poi, vide all'ala sinistra manovre disordinate dei garibaldini, che subirono perdite sanguinose. Né v'era da stupirsi troppo, alla luce di quanto scrisse Jules Duvaux, attendibile cronista degli avvenimenti, su l'*Illustration* del 25 agosto 1860, pag. 106, in una sua corrispondenza del 2 agosto da Messina: «*Un capitano francese m'ha detto che al momento dell'attacco molti ragazzi che erano nella sua compagnia erano venuti a domandargli come si caricava il fucile*».

(87) Cfr., per la posizione, lo schizzo pubblicato su *"L'Illustration"* del 1° settembre 1860, pag. 130. Il Dumas, che sosteneva di aver assistito al combattimento da bordo dell'*Emma* e che dopo tutto, anche se durante la battaglia si tenne lontano dal fuoco, sbarcò subito dopo e potè ricevere testimonianze dirette, raccontò in una notissima lettera a Giacinto Carini, in ospedale a Palermo, ciò che aveva appreso sullo scontro. Ne riportiamo il brano che si riferisce all'azione del *Tüköry*: «*...Voi conoscete la situazione di Milazzo, costruita a cavallo su di una penisola: il combattimento che n'avea cominciato sul golfo orientale si era a poco a poco ridotto nel golfo occidentale. Ivi era la fregata TUHERI, (sic) gia denominata VELOCE. Il Generale Garibaldi rammentasi che egli ha cominciato dall'essere marino; si slancia sul ponte del TUHER (sic), sale sulle antenne e di là domina il combattimento. Una truppa di cavalleria e d'infanteria Napolitana esciva dal forte per portar soccorso ai regi: Garibaldi fa dirigere un pezzo da 60 contro di essi, e ad un quarto di tiro caccia loro la mitraglia. I Napolitani non attendono un secondo colpo e fuggono. Allora si anima una lotta tra il forte e la fregata. Allorquando Garibaldi vede di essere riuscito ad attirare verso di lui il fuoco della fortezza, lanciasi in una scialuppa insieme a una ventina di uomini, approda e ritorna fra le fucilate in Milazzo...*»: da un foglio stampato precipitosamente a Siena subito dopo la battaglia, una copia del quale fu inviata il 29 luglio 1860 da un tal Paolo ad un suo corrispondente negli Stati Pontifici, dove il foglio pervenne probabilmente nelle mani della Polizia. Sulla copia è scritto: «*Caro Peppino; sono le 2 pom.. Eccoti le notizie della battaglia di Milazzo, addio, Tuo Paolo*», ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 137, fasc. 4897 bis.

delle truppe di terra [88]. Questo ordine non fu però eseguito, sia per la mala volontà dell'equipaggio e il parere contrario degli ufficiali che impedirono al comandante di portare la nave sotto costa, sia perché effettivamente fosse impossibile eseguirlo per lo sfondamento di uno dei due cilindri della macchina motrice, fatto che rendeva arduo vincere la forza del mare. La corvetta si diresse quindi in fuori, verso il mare aperto per doppiare la punta del promontorio di Milazzo, ma non rientrò dal lato opposto, come era stato ordinato, e si tenne al largo. Al rientro, che secondo quanto narra il Medici [89] avvenne la sera, dopo che la citta era caduta in mano ai volontari ed i borbonici si erano ritirati nel forte, vi fu una scena incresciosa tra Garibaldi, che non voleva sentir ragioni, e il Liparachi, cui si faceva colpa di non aver eseguito l'ordine ricevuto. Malgrado le intemperanze del Generale, tre successivi consigli di guerra assolsero il comandante del *Tüköry*, la cui condotta sembrerebbe giustificata dalla rottura — avvenuta improvvisamente al momento di doppiare il promontorio di Milazzo — del cilindro di destra della macchina motrice, con perdita di molto vapore e conseguente riduzione della manovrabilità della nave [90]. Dopo la giornata del 20 luglio, il *Tüköry* restò immobilizzato nel porto di Milazzo, per i danni all'apparato motore; parte dei suoi cannoni furono sbarcati, forse anche nel timore di perderli con la nave se fosse sopraggiunta qualche unità napoletana con intenzioni ostili.

Simili idee però erano ben lungi dall'ossessionare i placidi sonni della squadra borbonica. Il 23 sera giunsero finalmente quattro navi da guerra napoletane al comando del Salazar, la *Fulminante*, il *Guiscardo*, il *Fieramosca* e il *Tancredi*. Ognuna di esse dislocava più del *Tüköry*, anche se le ultime tre avevano un armamento standard di 6 cannoni contro gli 8 dell'unità garibaldina [91], e nelle condizioni del momento ciascuna nave napoletana avrebbe potuto imporsi da sola al malandato bastimento di Garibaldi, ma il pensiero di battersi era ben lungi dalla squadra napoletana. Essa giungeva, di scorta [92] a tre vapori da trasporto, soltanto per evacuare la guarnigione assediata a Milazzo. La mattina del 25 luglio, quando arrivò con la sua divisione il Persano, le navi da guerra borboniche erano sempre all'àncora davanti a Milazzo, senza, beninteso, cattive intenzioni, onde la bellicosa manovra effettuata dall'ammiraglio sardo, che prese posizione in

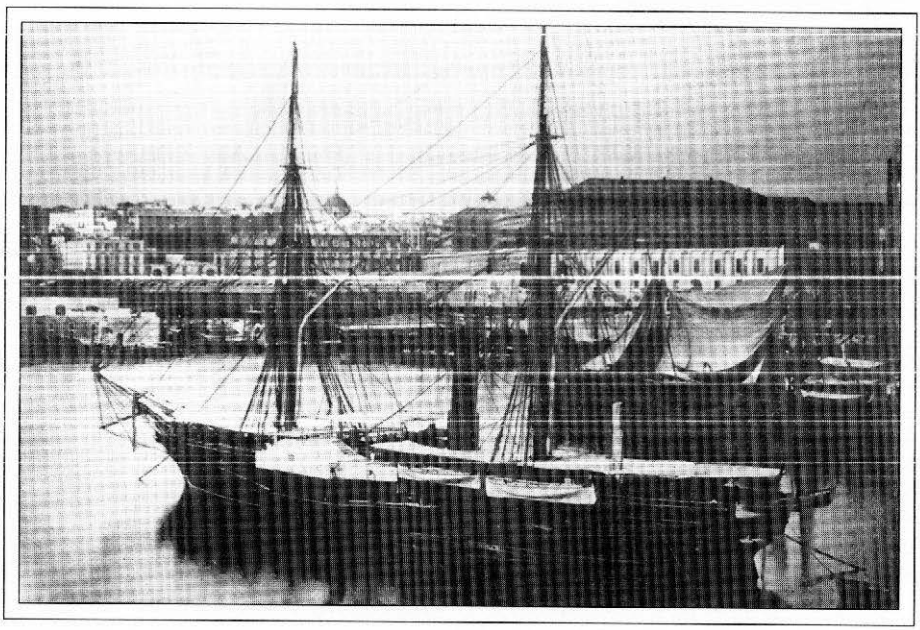
(88) È meno probabile che si volesse opporre il bastimento ad eventuali unità borboniche che giungessero in aiuto delle truppe del Bosco.

(89) AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 216.

(90) Cfr. la relazione dello stesso Liparachi, in data 22 luglio da Milazzo, pubblicata il 7 agosto 1860 da *"Il Movimento"*, che l'aveva ripresa da *"La Gazzetta di Torino"*.

(91) Cfr. GABRIELE, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa, cit.*, pag. 90.

(92) Non si comprende bene contro quale pericolo. Forse contro quello della avariata unità garibaldina, che però si guardarono bene dall'attaccare?



La pirocorvetta di 2° rango a ruote del 1861 GUISCARDO (fototeca U.S.M.M.)

mezzo tra i napoletani e la *Tüköry*, pronto a dar battaglia per proteggere questa — almeno così egli racconta [93] — risultò assolutamente superflua: a smontare un poco il tono epico della narrazione del Persano, vi è il rapporto del comandante del *Malfatano*, che ci testimonia come, nella squadra napoletana ancorata a Milazzo «...il piroscafo capo squadra aveva la bandiera bianca all'albero di trinchetto» [94].

La caduta di Milazzo rese i garibaldini padroni della Sicilia. La ritirata borbonica su Messina fu incauta quanto precipitosa. Un testimone francese, attraversa i Peloritani diretto a Messina e trasecolava a vedere abbandonare senza combattere posizioni così forti dal punto di vista naturale che, appoggiandosi ad esse, «...un battaglione e qualche cannone potevano fermare un esercito» [95]. A Messina intanto, dopo verbose minacce di bombardamenti [96], il maresciallo Clary, non riuscendo a far accettare dal Re Francesco II le sue dimissioni [97], si accingeva a liquidare la resistenza borbonica sullo Stretto con quella famosa, quanto disastrosa Convenzione del 28 luglio col Medici, che fu la premessa delle operazioni garibaldine di attacco al continente.

26. Ancora un'impresa svolse la Marina siciliana, con la sua unica unità da combattimento, prima che la guerra si trasferisse sul continente. La *Tüköry*, dopo i fatti di Milazzo, era tornata a Palermo, dove sotto la guida del Piola era stata riparata ed armata con nuovi cannoni giunti da Genova; le macchine però erano rimaste nelle condizioni che per poco non avevano causato la fucilazione del comandante Liparachi. Un cilindro era sfondato, e il bastimento, mosso da una sola biella, si muoveva con difficoltà e non era ben governabile. Tuttavia, alla vigilia delle operazioni di forzamento dello Stretto, si decise di tentare col *Tüköry* una sorpresa notturna in una base nemica. Scopo dell'operazione era la cattura del vascello *Monarca* nel porto di Castellammare di Stabia.

---

(93) PERSANO, *Diario politico-militare, ecc.*, vol. I, *cit.*, pag. 82.

(94) Cfr. il rapporto del capitano di fregata Giraud, comandante del *Malfatano*, al contrammiraglio Serra, del 16 luglio da Messina, A.U.S.M.M., cassetta 42; fasc. 3.

(95) JULES DUVAUX, su *"L'Illustration"* del 25 agosto 1860, pag. 106. Nella sua corrispondenza del 2 agosto da Messina egli concludeva: «*...l'incapacità è completa presso i generali napoletani: avevano posti avanzati che lasciavano morire di fame, e che mangiavano solo per la carità dei contadini*».

(96) Cfr. AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pagg. 229-30. Del resto fin dall'11 luglio il Console sardo di Messina aveva scritto al Persano: «*Ant'ieri il generale Clary disse all'Intendente che all'apparire sopra i monti circostanti del primo soldato di Garibaldi farà cominciare il bombardamento della città*», ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. luglio.

(97) Da una lettera di Scipione Clary in data 9 luglio da Barra diretta a suo fratello Comandante la Piazza di Messina si ricava che lo stesso Comandante avea già chiesto suo ritiro, che tanto ha dispiaciuto al re ed agli amici suoi e che infine non era stato accordato, dal «*Sunto di lettere sequestrate sul DUCA di CALABRIA, ed ELBA*», allegato alla lett. del Crispi al Sirtori del 21 luglio 1860 da Palermo, AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11. Vedi Appendice n. XXVIII.

Le ragioni che avevano mosso i capi della Marina siciliana ad una impresa tanto azzardata erano diverse. Anzitutto Garibaldi si era accorto che la vista delle unità navali borboniche che incrociavano nello Stretto produceva sui volontari un effetto deprimente, e desiderava, nelle sue condizioni di inferiorità palese, evitare che alle navi che già erano dislocate nello Stretto si aggiungesse il vascello *Monarca*, in allestimento a Castellammare di Stabia [98]. Inoltre, durante le mene del Persano dirette a provocare a Napoli una insurrezione liberale prima dell'arrivo di Garibaldi, si era stabilita una grande familiarità tra l'ammiraglio sardo e il capitano di vascello napoletano Giovanni Vacca, che era stato tolto dal comando di una nave perché poco fidato, ma posto al comando del *Monarca*. Il Vacca offrì al Persano di lasciar prendere il *Monarca* se fosse stato assaltato, e l'ammiraglio, concertatosi col prodittatore Depretis, stabilì che il colpo di mano sarebbe stato tentato dal *Tüköry*, al comando del Piola, in una delle notti che precedevano ferragosto: era il *Tüköry* in condizioni di navigazione imperfette, ma era pur sempre la sola vera unità da guerra della Marina siciliana. Le sollecitazioni del Persano, poi, furono decisive [99]: l'azione restò fissata per la notte sul 13 agosto.

Il Piola imbarcò sul *Tüköry* 150 uomini di equipaggio, tratti dalla Marina siciliana con qualche rinforzo ligure [100], ed uscì da Palermo nella notte sull'11, con a bordo 600 uomini che dovevano essere trasportati al faro. Il 12 era sul margine settentrionale dello Stretto, dove sbarcava gli uomini imbarcati a Palermo e prendeva a bordo due compagnie di bersaglieri che dovevano compiere il colpo di mano a Castellammare di Stabia. A velocità ridotta il *Tüköry* si diresse poi a nord, verso il Golfo di Napoli; a mezzanotte del 13 agosto era davanti al porto nemico.

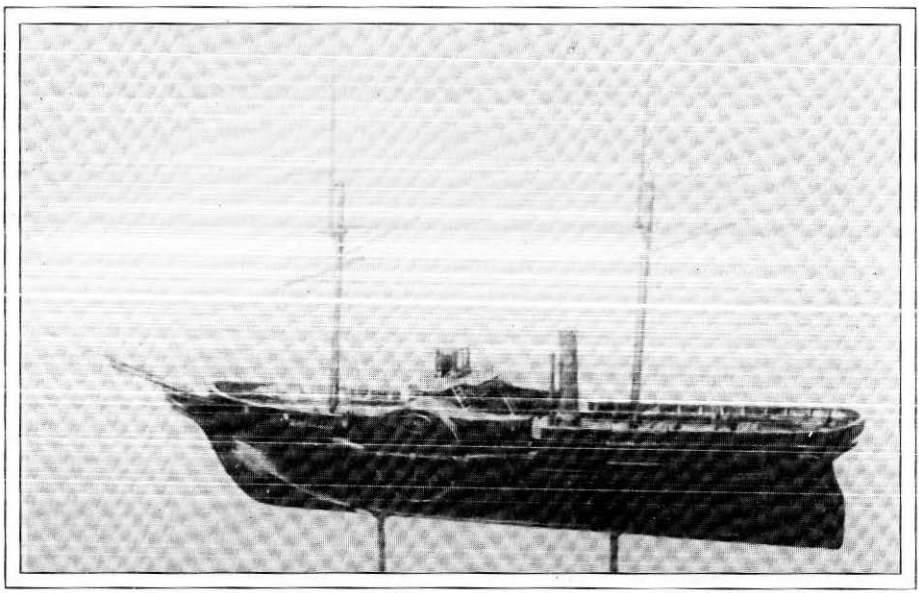
Nel frattempo però si erano verificati dei mutamenti. Il *Monarca*, che era stato prima ormeggiato con la prora in fuori, per cui sarebbe stato sufficiente salire a bordo, tagliare gli ormeggi e prendere il mare — beninteso a prescindere dalla resistenza — aveva cambiato ancoraggio, e presentava ora un fianco a chi giungeva dall'alto mare, ciò che facilitava la difesa e complicava le cose a chi avesse voluto portar via la nave, perché prima di uscire dal porto essa doveva virare di bordo. Di ciò il Vacca aveva informato il Persano, che si premurò di mandare incontro al *Tüköry* la nave *Ichnusa*, al comando del Saint Bon, per avvi-

---

(98) Cfr. VECCHI, *Storia Generale della Marina Militare, cit.*, vol. II, pag. 496.

(99) *«Caro Piola, l'ho atteso finora, perché non viene? — L'impresa è sicura. Su animo, bando agli indugi: il ritardare ancora sarebbe dannoso»*, Persano a Piola, il 7 agosto 1860, GUERRINI, *cit.*, vol. I, pag. 186. *«... P. mi garantisce sicuro l'esito»*, Piola a Garibaldi, l'11 agosto, AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 338.

(100) Cfr. RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 241.



Modello della pirocorvetta TANCREDI *(1843-1868) (fototeca U.S.M.M.)*

sare il Piola delle novità. Ma l'*Ichnusa* non incontrò il *Tüköry*, per cui il Piola si trovò ad agire senza sapere del cambiamento degli ormeggi, né del fatto che il Vacca aveva ritenuto opportuno di sbarcare, lasciando il comando del *Monarca* al capitano di fregata Guglielmo Acton, comandante in seconda, completamente estraneo all'oscuro maneggio concertato tra il Vacca e il Persano [101]. L'Acton si comportò con grande coraggio ed energia, e diresse la difesa della sua nave respingendo gli attacchi reiterati che i bersaglieri e i marinai del *Tüköry* lanciarono, nel tentativo di issarsi a bordo del *Monarca* per impadronirsene. Nel fuoco intenso di fucileria che seguì la scoperta del *Tüköry*, riconosciuto dai marinai napoletani per la loro vecchia *Veloce*, anche l'Acton fu colpito, ma continuò a combattere: presto ai marinai del *Monarca* si aggiunsero nella difesa anche soldati del Forte, per cui il Piola dovette rinunciare. Egli stesso raccontò poi l'episodio in un suo rapporto al Depretis del giorno successivo, che comparve sul *"Giornale Officiale di Sicilia"* [102]. In tale rapporto egli chiariva che l'azione si era svolta in due riprese: la prima quando, appena entrati nel porto, gli attaccanti si erano trovati davanti al vascello in posizione diversa dal previsto e avevano dovuto mettere in mare delle imbarcazioni; la seconda quando, fallito il primo assalto con la prua, dopo 20 minuti di sforzi durante i quali il *Tüköry* era rimasto immobile, perché la macchina avariata si era fermata a un punto morto, il Piola aveva potuto rimettere in moto la sua nave, tornare indietro e ritentare l'assalto descrivendo un giro che la portò in posizione migliore. «*Ma l'allarme era troppo generale. Sul molo s'avanzavano truppe, e cominciavano a moschettare vivamente. Le batterie del vascello e del Forte si fecero a sparare con palle e mitraglia: giudicai che se l'ardita impresa poteva avere buon esito con l'aiuto della sorpresa, non era più separabile di accostare i fianchi di un bastimento che già aveva armato le sue batterie, e che in altezza sorpassava di due metri i tamburi delle ruote del TÜKÖRY. Per rispetto alle bandiere estere che stavano nel porto, non volli sparare artiglierie, ed ordinai la ritirata che fu eseguita con ordine e disciplina ammirabili*». Fortuna volle che di tutta la flotta napoletana non fosse disponibile per inseguire il *Tüköry* alcun bastimento, e così la nave siciliana, con morti e feriti a bordo, riprese la via di Palermo. Il Persano con le sue navi non provvide alla copertura del *Tüköry*, contrariamente a quanto

---

(101) Vi fu chi, come il GUERRINI (*cit.*, vol. I, pag. 187) si scagliò anche per questo contro il Persano, ma sembra a torto, perché l'ammiraglio, venuto a conoscenza dei cambiamenti intervenuti, mandò una nave incontro al *Tüköry* nella speranza di incontrarlo, né poteva fare di più, al punto in cui si era, con i garibaldini in mare.

(102) N. 65 del 27 agosto. Il rapporto andrebbe integrato con la lettera firmata *Un ufficiale della ex Marina siciliana* — probabilmente lo stesso Piola — comparsa su *"L'Opinione"* del 14 aprile 1870. Cfr. anche RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 246. Il Ministro napoletano della Guerra si compiacque della vittoriosa resistenza con un o.d.g. del 15 agosto, in A. SALADINO, *L'estrema difesa del Regno delle Due Sicilie, cit.*, pag. 42.

sembra che avesse promesso [103], ma la mancanza di navi da guerra napoletane nella zona dell'azione — del che egli era a conoscenza — poté giustificare che l'ammiraglio non si fosse inutilmente compromesso [104].

Ritornato fortunosamente a Palermo, il Piola scrisse una relazione dell'accaduto al Cavour e in essa si scagliò violentemente contro i marinai siciliani, accusati da lui di vigliaccheria e di scarsa efficienza [105]. Ma meno di un mese dopo i giudizi del Piola sui marinai siciliani erano ben diversi, tanto è vero che in settembre a Napoli cercava di riunire, per trasferire la *Borbone* a Genova, proprio «*tutto un piccolo equipaggio di siciliani*» [106]; in quel tempo egli avrebbe vantato col Cavour che «*i miei equipaggi, gli equipaggi della Marina siciliana, sono i soli che prestano ora servigio. Tre fregate a ruote napoletane sono state armate dai siculi e solo con questi si traversa il mare pel trasporto delle truppe*» [107]. Il fatto è che sotto l'impressione dello scacco subìto, il Piola doveva essere portato ad esagerare, senza tener conto che una delle principali ragioni del mancato successo consistette nella discutibile organizzazione dell'azione, affidata a truppe di terra invece che a marinai, come è già stato notato [108]. L'impresa di Castellammare di Stabia, in ogni modo, non fu quel completo insuccesso che vorrebbe l'Agrati [109], perché si concluse senza la perdita del *Tüköry*, arrischiato avventatamente, ma protetto

(103) Crf. GUERRINI, *cit.*, vol. I, pag. 189.

(104) Depretis desiderava che il Persano sostenesse con la Squadra sarda l'azione di Piola, cfr. anche AGRATI, *Da Palermo al Volturno cit.*, pag. 340. Per il risentimento del Piola verso il Persano, vedi pure il rapporto del Piola al Cavour del 17 agosto 1860, pubblicato in *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. II, pagg. 100-01; GUERRINI, *cit.*, vol. I, pag. 189.

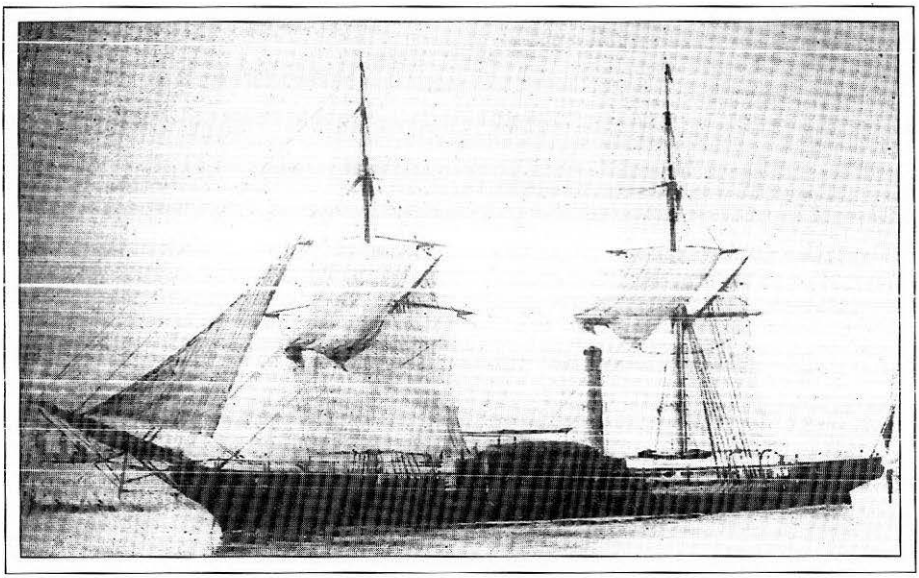
(105) «*... I marinai ci mancarono completamente; bisognerebbe fucilare tutto l'equipaggio e non solo questo, ma fucilare tutta la Sicilia. Dessi non valgono nulla, ed un uomo può sacrificare la sua vita, ma almeno è in diritto di salvar la sua riputazione, e con tali elementi, Eccellenza, la riputazione dei suoi Ufficiali non può essere che compromessa. Non v'è uomo che sappia stare al timone, non un basso ufficiale su cui riposare... nulla; è troppo poco... e malgrado la volontà ed il valore degli ufficiali, con tali equipaggi non si può far nulla. Dessi son tutti punti, tagliati, poiché si cacciavano con la sciabola come le bestie, mentre nascosti cercavano rifugio per non essere colpiti dalle palle. L'Eccellenza Vostra non si farà mai un'idea della vigliaccheria di simil gente... Diedi un ordine del giorno ove non nominai l'equipaggio per rispetto alla nostra posizione politica nell'isola...*», Piola a Cavour il 17 agosto, *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pagg. 100-01.

(106) Cfr. la particolare n. 42 del 29 settembre 1860 da Napoli, del marchese di Villamarina al Cavour *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. II, pag. 392.

(107) Piola a Cavour da Napoli il 18 settembre 1860, *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. II, pag. 319.

(108) Cfr. VECCHI, *Storia generale della Marina militare, cit.*, vol. II pagg. 497-98; ROMITI, *cit.*, pagg. 311-312.

(109) Cfr. AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 341.



La pirocorvetta di 2° rango a ruote del 1861 ETTORE FIERAMOSCA
(raccolta dell'avv. A. Barilli di Bologna)

dalla fortuna [110], e con un grande effetto morale sui borbonici. La guerra veniva a bussare alle porte di Napoli, sia pure per una incursione navale fallita, e la sicurezza della capitale riceveva un collaudo preoccupante, perché i fatti avevano dimostrato con piena evidenza la perenne attualità di un pericolo dal mare, che la caratteristica aggressività garibaldina rendeva quanto mai valido. Tutto ciò contribuì senza dubbio ad ulteriormente spaventare e disorientare i borbonici alla vigilia del forzamento dello Stretto di Messina. Molte notizie e molte voci che circolarono in quei giorni, influendo anch'esse a seminare avvilimento e confusione tra i napoletani, trovarono nel precedente dell'attacco a Castellammare di Stabia un puntello di attendibilità: dalle vociferazioni circa sbarchi improvvisi nella zona di Napoli a quelle che volevano addirittura Garibaldi andare e venire da Posillipo, concertando la rovina finale di Francesco II [111].

27. Da quanto si è fin qui esposto, sembra evidente che, pur senza aver compiuto imprese clamorose, la Marina siciliana di Garibaldi compì lodevolmente il proprio dovere e rese, anzi, servizi preziosi ed insostituibili, dimostrandosi in varie occasioni elemento decisivo nel campo logistico ed operativo. La enorme inferiorità militare nei riguardi della Marina di Napoli, evidentemente, ne condizionò le azioni propriamente belliche; tuttavia, volendo sostenere una difesa della Marina siciliana, si potrebbe dire che con la sua sola unità da guerra, il *Tüköry*, essa compì azioni di guerra di corsa: la cattura del *Duca di Calabria* e dell'*Elba*; di sostegno alle operazioni dell'esercito terrestre; a Milazzo — di arrembaggio dentro un porto nemico; il tentativo contro il *Monarca* a Castellammare di Stabia e avrebbe forse arrischiato, se fosse stato per Garibaldi, anche

---

(110) *«Già a Messina aveva il TÜKÖRY, senza saperlo, corso un grave pericolo. Erasi inoltrata, per una ricognizione, nello stretto la pirofregata BORBONE, era comandata dal capitano di vascello Carlo Flores, valente uffiziale, fido ai Borboni. Vide egli, all'ancoraggio di Canzirri, il VELOCE, e senza più voleva mettergli la prora addosso e investirlo a tutta forza; ma alcuni uffiziali suoi, poco vaghi di compromettersi con la rivoluzione a tal punto, ne lo dissuasero»*, RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 242. Altra combinazione felice fu l'aver evitato navi napoletane sulla rotta di avvicinamento e di allontanamento, dato che il Persano non sostenne la nave garibaldina. Notevole colpo di fortuna fu anche che nessun incrociatore fosse disponibile per inseguire il *Tüköry*; infine, malgrado la scarsa manovrabilità e la ridotta velocità della nave, il *Tüköry* riuscì ad entrare a Palermo «*... deludendo tre vapori che mandaron da Messina ad attendermi davanti al golfo di Palermo...*», Piola a Cavour il 17 agosto da Palermo, *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, pag. 100.

(111) Secondo *"L'Illustration"* del 18 agosto 1860, pag. 98, il precedente giorno 4, Garibaldi sarebbe venuto personalmente a Posillipo, ripartendo poi indisturbato per mare, onde stringere accordi con i capi dei patrioti locali; lo stesso giornale il 25 agosto, pag. 114, attribuì a Garibaldi in persona il tentativo di Castellammare di Stabia. Quanto alle voci di sbarchi a Napoli, Salerno, ecc. in quei giorni, basta scorrere la stampa italiana, inglese, francese, svizzera, per trovare tutto un campionario di voci e di notizie allarmistiche.

lo scontro navale nello Stretto, allineando impudentemente davanti alla squadra di Salazar il *Tüköry* e la *Vittoria*[112].

In ogni modo, un giudizio meditato non può non attribuire alla Marina siciliana del 1860 meriti maggiori di quelli che la storiografia corrente le abbia riconosciuto. Se è vero che contro di essa agiva una flotta indecisa e inconcludente, minata dalle diserzioni e dalle crisi di coscienza, è pur vero che l'appoggio della Squadra sarda agli ordini del Persano fu molte volte — come vedremo — più apparente che reale. Altre volte invece potè essere decisivo, ma è chiaro che nei rapporti di potere navale esistenti tra i borbonici ed i garibaldini soltanto un aiuto esterno ed una situazione abnorme potevano permettere alla Marina del governo di Palermo di agire. Sta di fatto che, in quelle condizioni particolari, la Marina siciliana di Garibaldi combattè la sua battaglia, con elementi raccogliticci ed eterogenei, con uomini fidati della rivoluzione e con rappresentanti diretti delle forze moderate che della rivoluzione garibaldina erano concorrenti politiche, con disertori e con esuli. Alcuni accorsero nelle sue file perché costretti, altri perché attirati da buoni guadagni, altri ancora per spirito romantico, come il francese Paolo de la Flotte, che inseguiva attraverso la rivoluzione italiana il fantasma di una libertà sempre più evanescente nell'autoritario impero di Napoleone III. Su questa eterogenea base umana si mosse la Marina di Garibaldi, strumento utile e necessario per la condotta della guerra e, entro certi limiti, anche per l'attuazione di una politica. Quando ad agosto vennero a cadere molti sostegni governativi all'impresa garibaldina, e la polemica sui tempi dell'annessione si sviluppò tra Palermo e Torino, la Marina siciliana potè contribuire ad incoraggiare i rivoluzionari nella preparazione di nuove spedizioni, dato che vi era comunque il modo, con i mezzi navali di Palermo, di arrischiare per mare. I noleggi all'estero di trasporti e la collaborazione della Marina siciliana ebbero un peso importante anche sul trasporto in sicilia della spedizione Pianciani[113], durante la crisi decisiva dello Stretto di Messina. Nello stesso tempo, anche ai fini del governo di Torino, l'esistenza di uno strumento marittimo autonomo nelle mani di Garibaldi scaricava il governo sardo da molte preoccupazioni e lo agevolava nella sua opera di sostegno dell'impresa davanti alle potenze straniere.

---

(112) «... *Il Generale giunse; mi domanda a Messina... col TÜKÖRY e la VITTORIA, Corvetta ad eliche di sedici cannoni proteggeremo lo sbarco fra quattro o cinque giorni...*», Piola a Cavour, da Palermo il 17 agosto 1860, *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. II, pag. 101. Quanto alle caratteristiche militari del trasporto armato *Vittoria*, definito «corvetta da 16 cannoni», il Piola si illudeva: ancora in autunno tale nave doveva essere armata con 14 cannoni, cfr. il rapporto del Baldisserotto al Persano da Napoli del 23 ottobre 1860, ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. ottobre. Ma nella primavera seguente, nel primo quadro della Marina Militare italiana, la *Vittoria* fu classificata come un trasporto armato da 2 cannoni, cfr. MALDINI, *cit.*, vol. I, pag. 69.

(113) Cfr. ROMITI, *cit.*, pag. 301.

In conclusione, la flotta garibaldina trovò nel campo logistico il suo più importante settore d'impiego, un settore particolarmente delicato per le sorti della campagna di Sicilia [114], mentre le operazioni belliche vere e proprie furono condotte marginalmente; ciò era logico per le esposte possibilità navali dei due avversari, come era logico che le azioni di guerra fossero generalmente limitate ad un'opera di fiancheggiamento dell'esercito di terra. Il *Tüköry* e qualche vapore armato non potevano certamente costituire un nucleo operativo sufficiente per una vera guerra navale, che in ogni modo non si ebbe. Lo provano anche le limitate perdite di navi subite dai siculo-garibaldini: il *Piemonte*, abbandonato ai borbonici a Marsala, e il *Torino*, perduto durante il passaggio dello Stretto. Il bilancio passivo delle perdite fu ampiamente compensato dai risultati conseguiti.

Si può infine ricordare che la Marina siciliana fu — come Garibaldi la volle — elemento di unità di collaborazione tra uomini delle diverse regioni italiane. In un reparto di Fanteria di Marina di 27 uomini, se ne contavano provenienti dalla Sicilia, dall'Emilia, dalle Marche, da Trieste, dal Lazio, da Napoli e da Genova [115]: anche a bordo, i dialetti delle varie contrade italiane si mischiavano, anticipazione di quella che sarebbe stata in avvenire la politica dello Stato italiano in questo settore [116]. E quando a Napoli si addivenne alla fusione fra le Marine italiane che la rivoluzione aveva riunito, la Marina siciliana fu pronta a dare il suo contributo di navi e di uomini.

(114) Cfr. AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 180, per le importantissime operazioni logistiche che furono eseguite alla vigilia del forzamento dello Stretto di Messina.

(115) Cfr. AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 138.

(116) Cfr. GABRIELE, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa, cit.*, pagg. 113-264.

Capitolo IV

NAPOLETANI E SARDI
DURANTE LA CAMPAGNA DI SICILIA

SOMMARIO: 28. La squadra del Persano dalla Sardegna a Palermo. - 29. Aspetti e limiti della collaborazione prestata ai garibaldini. - 30. La questione delle diserzioni. - 31. Funzione ed effetti della presenza navale sarda nelle acque della Sicilia. - 32. La Marina borbonica nel 1860. - 33. I sentimenti degli ufficiali napoletani. - 34. La crisi da Palermo allo Stretto. - 35. Inefficienza navale napoletana durante la Campagna di Sicilia.

28. Fin dall'inizio dell'impresa dei Mille, la flotta sarda costituì lo strumento principale per l'esplicazione della politica di Torino nei riguardi della spedizione. La Marina del Regno di Sardegna, che attraverso le precedenti campagne del Risorgimento era stata impiegata contro l'Austria senza conseguire effetti decisivi, diventò durante tutta la liberazione del Mezzogiorno il mezzo ideale per Cavour onde influenzare gli avvenimenti secondo gli interessi nazionali, pur senza esporre lo Stato, già bersagliato da proteste e da pressioni, ad aperte contese in campo internazionale. Tradizionalmente, la Marina inglese era stata sempre maestra in simili azioni politico-militari, e prendendone ad esempio la ormai secolare esperienza [1] la piccola Marina sabauda riuscì a disimpegnarsi assai brillantemente attraverso tutta la congiuntura politica del 1860; ciò va apprezzato in particolar modo, al di là delle luci e delle ombre, poiché fu quella la prima volta che detta Marina si trovò a vivere una vicenda complicata da delicate e spesso contraddittorie esigenze politiche; né alle spalle delle poche unità che inalberavano la bandiera sarda premeva il prestigio e la forza di una grande potenza, come per la Marina britannica. Ciò va detto, prima di addentrarsi nella trattazione, al fine di ridimensionare in partenza tutte quelle manchevolezze che nell'azione della Marina sarda sarà possibile riconoscere, e giustificare il giudizio finale sull'operato di quella che — sarà bene non dimenticarlo — non era ancora la Marina nazionale italiana [2], ma soltanto la piccola Marina del Regno di Sardegna.

---

(1) Cfr. RICHMOND, *The Navy as an instrument of policy - 1588-1727*, Cambridge 1953.

(2) Con Decreto Reale del 25 marzo 1860 si era proceduto all'incorporazione in quella sarda della minuscola Marina toscana, ma non era con quell'apporto che il rango della flotta sabauda poteva cambiare.

Alla vigilia degli avvenimenti decisivi che dovevano condurre all'Unità italiana, Cavour aveva separato l'amministrazione della marina da quella della guerra e ne aveva assunto personalmente, il 18 marzo 1860, il portafoglio. Subito dopo, la Marina sarda fu mobilitata in una rilevante operazione logistica per trasportare truppe ed armi, nonché per mostrare la propria bandiera, nei porti della Toscana, in conseguenza dell'annessione delle provincie emiliane e toscane. L'armamento della flotta sarda era stato affrettato, in previsione degli avvenimenti politici che si stavano producendo, e nelle basi liguri si stava cercando di completarlo, quando l'insurrezione siciliana e la conseguente preparazione della spedizione di Garibaldi assorbirono l'attenzione degli uomini politici. Indubbiamente, se Cavour avesse voluto assolutamente impedire la partenza dei garibaldini, gli sarebbe stato facile far bloccare il porto di Genova da navi da guerra o, più comodamente ancora, muovere la polizia per intervenire e fermare gli eventi, che i palesi preparativi chiaramente denunciavano. Ma, come è noto, per diverse ragioni, il governo di Torino, in questa fase, non intervenne, malgrado fosse stato a ciò esplicitamente sollecitato per via diplomatica. Soltanto dopo che le due navi di Garibaldi ebbero preso il mare, Cavour si mosse. A questo punto incominciò l'azione della Marina.

Già in precedenza, due unità della flotta sarda, l'*Authion* e il *Governolo*, erano state inviate di stazione nelle acque della Sicilia. Le due navi, facendo capo a Cagliari per i rifornimenti e per il telegrafo, si spostavano dall'uno all'altro porto della Sicilia e raccoglievano notizie che trasmettevano poi a Cavour [3]. L'arrivo delle due navi nei porti siculi doveva suscitare grande entusiasmo perché la bandiera del costituzionale Regno di Sardegna appariva agli occhi di tutti come il simbolo di un'aspirazione alla libertà e all'indipendenza italiana che due guerre contro l'Austria e un'ultra-decennale tradizione politica accreditavano allo Stato piemontese. Così a Messina e a Palermo le autorità borboniche ritennero che le navi sarde costituissero un incitamento alla rivolta e un motivo di disordine, per cui fecero passi, anche diplomatici, intesi ad allontanare dai porti le unità sarde e a limitarne i movimenti [4].

Nel frattempo maturavano i tempi della spedizione garibaldina; ad ogni buon conto ai primi di maggio la squadra navale sarda, al comando del Persano, fu mandata ad «... incrociare ... fra il Capo Carbonara e quello dello Sperone dell'isola di Sant'Antioco della Sardegna» [5]. La flotta sarda si trovava quindi in

---

(3) Cfr. *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pagg. 65,72,78; ALBERINI, *La Marina sarda e l'impresa dei Mille*, in *"Rivista Marittima"* del maggio 1960, pagg. 13-14.

(4) Cfr. la lett. del Re al Castelcicala del 30 aprile 1860, in A. SALADINO, *L'estrema difesa del Regno delle due Sicilie, cit.*, pagg. 14-16 e la particolare n. 17 del Villamarina al Cavour in data 4 maggio 1860 da Napoli, *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 80.

(5) PERSANO, *Diario privato politico-militare dell'ammiraglio Carlo di Persano nella campagna navale degli anni 1860-1861*, Firenze 1869, vol. I, pag. 14.

posizione periferica rispetto alle rotte possibili attraverso il Tirreno, da nord a sud, tra la Liguria e la Sicilia. In questo vuoto passarono le due navi di Garibaldi, che, mentre le unità del Persano costeggiavano la Sardegna, presero terra sul lato opposto del bacino tirrenico, a Talamone, e quindi, posta la prua sul canale di Sicilia, si diressero verso le Egadi. Mentre Garibaldi navigava con i suoi alla volta della Sicilia, Cavour ingiunse al Persano di arrestare due piroscafi della spedizione, e contemporaneamente fece adottare a Genova nuove misure più severe onde impedire nuove partenze a distanza ravvicinata (6), ma non ordinò che il *Piemonte* e il *Lombardo* fossero inseguiti in mare ed intercettati dalla flotta; soltanto qualora i garibaldini fossero entrati nelle acque territoriali della Sardegna o avessero attraccato nei porti sardi, dovevano essere fermati (7). Naturalmente, vincolata la squadra del Persano da disposizioni simili, la spedizione non fece cattivi incontri in mare aperto, giacché il Persano continuava ad incrociare su e giù per le coste della Sardegna (8). Nella primissima fase dell'impresa dei Mille, l'appoggio sardo fu condizionato, sia dalla delicatezza della situazione politica internazionale — proteste si riversavano a Torino da parte di varie Potenze — sia dalla scarsa fiducia nella riuscita dell'avventura garibaldina — l'insurrezione siciliana pareva domata nei giorni che precedettero lo sbarco di Marsala — sia infine dal timore di una guerra con Napoli. La squadra sarda si era dislocata a Cagliari, su disposizione del Cavour: era quella, infatti, la base strategicamente più adatta per intervenire o gravitare sulla Sicilia occidentale; e le navi restavano pronte a fronteggiare gli eventi. Gli stazionari continuavano nel loro compito nei porti siciliani, inviando le informazioni che riuscivano a racimolare (9), assai meno complete e immediate di quelle che negli stessi giorni si andavano procurando, come si è visto, i loro colleghi della Marina britannica.

Tra gli eventi possibili, quello che suscitava maggior preoccupazione dal punto di vista navale era una dichiarazione di guerra da parte del governo napoletano. Da Cagliari il 23 maggio il Persano segnalava in proposito al Cavour alcune sue confuse idee da applicare nel caso di un conflitto: «... *Non fa il numero della nostra forza marittima in paragone della napoletana ed austriaca, per averne a temere. Nel 1812 la Marina degli Stati Uniti d'America ha ben saputo venir a sfidare l'Inghilterra nel bel mezzo della Manica. Lo stesso potremo fare noi, quando che sia, nel faro di Messina e nell'Adriatico. Venga la circostanza ed ho fede che n'esciremo a bene. V.E. faccia*

(6) Cfr. dispaccio di Cavour al principe Eugenio del 10 maggio 1860; lettera di Cavour al Serra, comandante generale della Marina, del 10 maggio 1860 ; lettera del vice-ammiraglio Serra al Cavour del 12 maggio 1860: in *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pagg. 83, 84-5, 91.

(7) Cfr. RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pagg. 206-207; ALBERINI, *cit.*, pagg. 17-18.

(8) ALBERINI, *cit.*, pag. 15.

(9) Cfr. dispaccio del 16 maggio del D'Aste a Cavour, con il quale si dava notizia dello sbarco avvenuto a Marsala: *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 106.

calcolo sulla squadra per uno sbarco di truppe eseguito con prestezza e sicurezza ovunque le piacerà ordinare. Io credo che poche migliaia d'uomini sbarcati in Sicilia farebbero scontar cara al Re di Napoli una dichiarazione di guerra. Io mi troverei quindi co' miei legni dappertutto, e muoverei mezzo mondo col mostrar la nostra bandiera, facendo credere sbarchi ogni dove. A seconda delle circostanze mi pare che si potrebbe tentare di sottomettere la cittadella di Messina, potente ricovero alle truppe napoletane; ma ciò non avviserei doversi fare prima di aver ridotta ad impotenza la flotta nemica col batterla alla spicciolata, che non crederei prudente l'esporre ad un combattimento sproporzionato i soli legni che abbiamo atti di operare diversivi strategici...» [10]. Dalla esposizione che si è riportata emerge che la flotta napoletana, essendo più forte, doveva essere gradualmente indebolita attaccando con forze soverchianti unità isolate o piccoli distaccamenti, per poterne avere ragione ed effettuare lo sbarco a Messina; probabilmente questo concetto della vittoria da conseguirsi «alla spicciolata» non convinse il ministro, il quale, mentre da una parte operava per rinforzare la marina [11], dall'altra cercava di prender tempo e di non precipitare le cose con azioni avventate della squadra.

A Cagliari rimase dunque il Persano con le navi migliori, mentre i soliti stazionari permanevano nelle acque siciliane e navi-avviso facevano la spola tra Palermo e Cagliari. Mentre Garibaldi attraversava i momenti più difficili della sua campagna, da Calatafimi a Parco e di là a Palermo, la Marina sarda restò neutrale e fuori del teatro del contrasto: soltanto il *Governolo* e l'*Authion*, nel porto di Palermo, assicuravano una presenza navale del Regno di Sardegna e ne mostravano la bandiera in mezzo a quelle degli altri paesi. Tutto il combattimento di Palermo e la questione della sospensione del bombardamento e dell'armistizio tra borbonici e garibaldini non coinvolsero in alcun modo la Marina sarda, salvo che per la presenza del marchese D'Aste, comandante del *Governolo*, insieme a colleghi delle Marine inglese, francese e americana, nella piccola commissione di neutrali che assistè alle trattative tra le due parti a bordo dell'*Hannibal*. Ma anche in quella occasione l'ufficiale sardo si condusse con molta riservatezza, lasciando all'ammiraglio Mundy tutta l'iniziativa e ai colleghi americano e francese l'indignazione per il contegno del generale borbonico Letizia [12].

---

(10) *Ibidem*, pag. 130.

(11) Il 22 maggio il Serra scriveva al Persano: «*Perdurando tuttora le straordinarie contingenze che motivarono prima d'ora la sospensione de' congedi... non potranno i marinari a servizio permanente aspirare al congedo, ancorché abbiano compiti i quattro anni di ferma*»: ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. maggio. Il 1° giugno il Cavour, rispondendo ad una lettera del Serra del 30 maggio, approvava la costruzione immediata di una corvetta a batteria coperta, anzi sollecitava che se ne iniziassero subito i lavori, tenendo a modello la *Magenta*, con qualche piccola modifica: A.U.S.M.M., cassetta 41, fasc. 1.

(12) A un certo punto della conferenza, chiara apparendo la malafede del generale Letizia, i rappresentanti americano e francese «*proruppero indignati*», mentre il D'Aste rimase silenzioso; cfr. RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 215. In compenso, però, il D'Aste, proprio in quei giorni, si preparava a rifornire le truppe di Garibaldi; cfr. MUNDY, *cit.*, pag. 161.

Di sottobanco, tuttavia, il D'Asti aveva iniziato delle prese di contatto che si rivelarono in seguito assai interessanti. Le crisi di coscienza che erano latenti in parecchi ufficiali della Marina napoletana furono portate ad un primo stadio di maturazione dallo spettacolo pietoso offerto dal bombardamento di Palermo. La morale corrente della guerra era, in quei tempi, ben diversa dai concetti più moderni di guerra totale [13], e quindi il bombardamento della città insorta doveva apparire come una barbaria disonorante a non pochi ufficiali borbonici, alcuni dei quali cominciarono a tenere una certa dimestichezza con i colleghi sardi ed a manifestare il proprio interiore scontento per la situazione e la propria sensibilità al richiamo degli ideali dell'unità e dell'indipendenza nazionale. Qualcuno, addirittura, chiedeva quale accoglienza avrebbe ricevuto se fosse passato sotto la bandiera sabauda. Ciò aperse a Cavour, immediatamente informato, nuovi orizzonti e gli fece balenare l'obiettivo al quale poi il Persano si sarebbe dedicato con tutte le sue forze: ottenere il pronunciamento della Marina napoletana in favore dell'unità e l'aggregazione di quelle forze navali alla Marina sarda. Il Cavour segnalò al tempo stesso una tale linea al Persano e agli stazionari di Palermo, mentre al tempo stesso li esortava a mantenere le dimestichezze intraprese con il Vacca ed eventualmente con altri ufficiali borbonici [14]. Il ministro autorizzava a promettere agli ufficiali napoletani dei vantaggi di carriera, tanto a mantenere c'era sempre tempo [15]: erano le prime manifestazioni di una politica particolare che avrebbe trovato nel Persano, in seguito, l'esecutore esemplare: una politica non agevole a praticarsi, perché in qualche misura ripugnante, ma non per questo meno necessaria in quelle circostanze.

I primi approcci con il Vacca avvennero durante il bombardamento di Palermo e nel corso delle trattative per lo sgombero dei borbonici dalla città, tra la fine di maggio e i primissimi giorni di giugno. Questo fatto fu molto importante, non soltanto perché segnò l'inizio del processo di sgretolamento progressivo della Marina di Napoli, ma anche perché poté contribuire a sollevare Cavour dalle apprensioni che aveva nutrito circa il pericolo rappresentato dalla flotta borbonica. Subito dopo, infatti, caduta Palermo nelle mani di Garibaldi, vennero a cadere una parte delle riserve di Torino circa il successo dell'impresa, e poi-

(13) Non va dimenticato che Garibaldi rifiutò all'Orsini il permesso di bombardare Capua, zeppa di truppe borboniche, alla fine di ottobre; e che quando l'artiglieria piemontese, subentrata a quella garibaldina nell'assedio della piazza, decise di iniziare il fuoco, Garibaldi se ne andò un'ora prima che il bombardamento cominciasse, almeno a quanto narra il Bandi, affermando: «*Vogliono bombardare a tutti i costi. Io me ne vado via, perché non ho cuore di assistere a tanto barbaro spettacolo. Nessuno deve avere il diritto di chiamarmi bombardatore*»: cfr. anche l'AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 559.

(14) Cfr. RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pagg. 218-21.

(15) Cfr. GABRIELE, *cit.*, pagg. 49-50.

ché le aperture degli ufficiali borbonici costituivano un altro elemento incoraggiante, Cavour dispose che il Persano, con la squadra, lasciasse la base di Cagliari per trasferirsi nella capitale siciliana. Questa azione, che fino a quando Palermo era stata borbonica, poteva presentare dei rischi, diveniva invece agevole e naturale ora che l'isola inalberava la bandiera di Garibaldi, bandiera che — comunque fosse — era la medesima del Regno di Sardegna. Al rischio di venire accolti dalle cannonate dei Forti e delle navi napoletane si sostituiva ora la certezza di una accoglienza festosa e di un assoluto predominio relativo sul teatro marittimo, essendo Garibaldi privo di Marina: e questa considerazione, ad ogni buon fine, non poteva dispiacere. Anche il pericolo di trovarsi esposti ad una dichiarazione di guerra da parte del governo di Napoli, se la flotta sarda si fosse recata a Palermo, appariva meno immediato che non prima. In tali condizioni, parve opportuno rispondere alle dirette sollecitazioni che venivano da Garibaldi ed affrettare a un tempo lo sperato pronunciamento della Marina borbonica [16].

Il 6 giugno, lo stesso giorno in cui veniva firmata la famosa convenzione che stabiliva l'evacuazione della città da parte delle truppe borboniche, il Persano arrivava con la sua divisione a Palermo.

29. Incominciò così una lunga stazione navale della flotta sarda, che durò fino al 24 luglio. La presenza delle navi da guerra del Regno di Sardegna portò con sé una serie importante di conseguenze, che ebbero essenzialmente sul piano politico degli effetti rilevanti. Due erano state le ragioni principali per le quali il Persano era venuto a Palermo: acquisire a nome del governo sardo un'influenza della Sicilia liberata, ipotecandone quanto meglio possibile l'avvenire, e provocare o accelerare lo sperato pronunciamento della Marina napoletana. Il sostegno dell'impresa garibaldina sul piano militare non era, come si illudeva Garibaldi, la prima causa della presenza navale sarda, sebbene rientrasse certamente nei compiti che il Persano si era prefissi: ma vi rientrava più in funzione degli obbiettivi politici di Torino che non di quelli di Garibaldi.

Con l'ammiraglio Persano, il 6, era giunta quasi tutta la squadra: delle navi maggiori mancava la fregata *Vittorio Emanuele*, che il giorno 8 seguente venne a riunirsi alle altre navi. Tale complesso di forza marittima assolveva indubbia-

---

(16) Garibaldi trasmise al Persano a Cagliari, servendosi del *Vittorio Emanuele*, la seguente lettera del 5 giugno «*Ammiraglio, a mezzogiorno cessa l'armistizio, e se il nemico vorrà combattere, noi lo faremo al solito. Trattandosi però del destino d'Italia in siffatta pugna, lascio a voi ciò che per noi potete fare*»: PERSANO, *cit.* vol. I, pag. 21. Circa l'opportunità di affrettare il famoso pronunciamento, cfr. la lettera del Persano al Cavour del 5 giugno, *ibidem*, pag. 23. Secondo quanto scriveva al Cavour il La Farina lo stesso giorno, Persano riteneva che il comandante del *Governolo* fosse «*timido e irresoluto*», per cui pensava fosse venuto il momento di agire lui direttamente con tutto il peso della squadra: cfr. CHIALA, *Lettere edite e inedite di Camillo Cavour*, Torino 1883-87, vol. III, pag. 261.

mente ad una notevole funzione di prestigio, sia nei riguardi dei napoletani, sia in quelli delle unità delle altre potenze estere e dei garibaldini, i quali ultimi dovettero trarre motivo di maggior tranquillità dalla presenza amica della flotta del re di Sardegna. In relazione alla stazione navale di Palermo va posta l'organizzazione della Marina siciliana di Garibaldi, di cui si è parlato. Stimando di poter contare sull'appoggio della squadra del Persano, i garibaldini accelerarono l'apprestamento di uno strumento marittimo in funzione bellica, ed ebbero dalla Marina sarda aiuti in uomini, armi e materiali. Lo stesso segretario alla Marina del governo di Garibaldi, il Piola, fu «prestato» dalla Marina sarda, nella quale militava come ufficiale; ma non fu prestato gratuitamente, ché egli «*sarà ministro di Garibaldi, ma agli ordini del Cavour e del Persano*» (17). La scelta del Piola, richiesto dal governo garibaldino per il tramite del barone Pisani, segretario agli Esteri, era dovuta anche alla dimestichezza acquisita con il Piola durante la stazione da lui tenuta in Sicilia al comando dell'*Authion*, che aveva permesso all'ufficiale sardo di erudersi sulla situazione e sugli uomini. Essa significò però — ed era inevitabile — l'introduzione nel gruppo dei dirigenti garibaldini di una persona che godeva della fiducia del Persano ed era devota al Cavour, la cui opera, pur offerta con entusiasmo e con sincerità, sarebbe stata sempre passata al vaglio degli interessi di Torino.

Quella protezione e quella collaborazione che prima della caduta di Palermo la Marina sarda si era ben guardata dal prestare ai garibaldini, venne invece concessa a partire dal 6 giugno. In parecchie occasioni, unità da guerra dipendenti dal Persano scortarono per qualche tratto di mare delle navi da trasporto del governo siciliano o da esso noleggiate. Si cominciò in occasione della spedizione Medici — guidata da altro uomo ligio a Cavour, cui mandava direttamente i propri rapporti — che nell'ultimo tratto tra la Sardegna e la Sicilia venne scortata dall'avviso *Gulnara* e dalla fregata *Carlo Alberto*; quest'ultima unità, nei giorni immediatamente precedenti, aveva incrociato lungo le coste della Sicilia occidentale, evidentemente allo scopo di accertarsi che non vi fossero nei paraggi navi da guerra napoletane (18). Altre azioni di scorta furono eseguite in occasione della spedizione Cosenz, accompagnata da Cagliari a Palermo dalla fregata *Vittorio Emanuele*, il 6 luglio; poi, sempre nel mese di luglio, lungo la costa settentrionale sicula, a più riprese unità sarde sostennero con la loro presenza le operazioni logistiche organizzate dai volontari in vista dello scontro di Milazzo.

---

(17) AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 39.

(18) «*... Feci quindi partire il CARLO ALBERTO con ordine di toccare Trapani, Marsala, Girgenti e Catania per assumervi quelle notizie che possono interessare il governo del re, e mostrare allo stesso tempo la bandiera che sventola sulle nostre antenne a conforto de' R. Sudditi...*»: Persano al Villamarina il 14 giugno da Palermo, ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 78, *Registro copialettere corrispondenza varia*.

A mezzo agosto, il *Monzambano* accompagnò da Palermo fino al Canale di Sicilia i trasporti *Franklin* e *Torino* [19], che dovevano circumnavigare l'isola per raggiungere Taormina evitando la zona del Faro, troppo battuta dagli incrociatori napoletani. A queste azioni varie altre se ne potrebbero aggiungere, per quanto riguarda la scorta, realizzate però generalmente su tratti brevi e poco impegnativi.

Ci sembra tuttavia che si sia un po' esagerato a questo proposito, sopravalutando, almeno sul piano militare, l'importanza di tali operazioni, più di accompagnamento che di scorta vera e propria. In nessun caso le unità sarde ebbero ad eseguire una qualsiasi azione bellica, sia pure minima, in difesa dei trasporti garibaldini, anche se innegabile e molto importante ne fu la presenza dal punto di vista morale. Per quanto riguarda la spedizione Medici, non si può dimenticare che le navi del Persano avevano prima di tutto lo scopo di arrestare Mazzini, prima ancora che di proteggere i trasporti [20]; né si trovano indicazioni chiare di aprire il fuoco e di combattere nemmeno nelle istruzioni del Persano al Galli della Mantica e al Sivori, comandanti, rispettivamente, del *Carlo Alberto* e della *Gulnara*, inviati incontro ai piroscafi del Medici [21]. Vi si trova piuttosto una certa genericità di istruzioni e la tendenza, così cara al Persano, di dire e non dire, lasciando in fondo le maggiori responsabilità ai suoi sottordine, pronto a prendersi ogni merito se tutto fosse andato per il suo verso, ancor più pronto a gettare la croce addosso agli altri se qualche intoppo si fosse presentato. Un caso tipico di questo atteggiamento dell'ammiraglio si ebbe nella crisi decisiva del passaggio dello Stretto, come diremo più diffusamente a suo tempo, quando il Persano trasmise all'Albini istruzioni contraddittorie e poco chiare, costringendolo a scrivergli quella lettera del 12 agosto, nella quale l'Albini sottolineava come, essendo palese intenzione di Garibaldi forzare lo Stretto di Messina e assalire la Calabria, assai difficile sarebbe stato proteggere la spedizione dei volontari, senza assumere un atteggiamento aggressivo [22]. Le esigenze politiche, che prevedevano il mantenimento di una formale neutralità sarda nei confronti del Regno delle Due Sicilie, ebbero senza dubbio la loro decisiva importanza anche sulla questione delle scorte, ed è possibile che le istruzioni orali impartite dall'ammiraglio Persano fossero più impegnative di quelle scritte, tuttavia è pur sin-

---

(19) Cfr. il rapporto n. 34 del 17 agosto 1860 da Napoli del capitano di corvetta Di Manel, comandante del *Monzambano*, al Persano: ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. agosto (Appendice, XXXI).

(20) «*Dal telegramma in data d'oggi V.E. avrà veduta la risoluzione in cui venni riguardo Mazzini, mandando il C. ALBERTO ad arrestarlo ove l'incontrasse, salvando a un tempo i legni della spedizione Medici...*»: Persano al Cavour il 14 giugno da Palermo; *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 199.

(21) In *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pagg. 214-15.

(22) Cfr. il rapporto n. 68 del 12 agosto 1860 da Messina del capitano di vascello Albini al contrammiraglio Persano: ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. agosto.

tomatico che mai durante la campagna la Marina militare sarda si trovò impegnata in azioni di guerra, ed anzi, quando azioni di guerra che potevano coinvolgere una attività bellica navale si produssero, essa risultò sempre assente. A Marsala non v'erano navi sarde, impegnate a pattugliare le coste della Sardegna; a Milazzo Persano arrivò a cose fatte, due giorni dopo che le fregate del Salazar erano comparse in porto, di scorta ai trasporti; qualunque scontro avesse potuto prodursi tra la squadra napoletana e il *Tüköry* garibaldino esso si sarebbe svolto e sarebbe giunto ad una conclusione facilmente prevedibile nella latitanza dei sardi [23]; anche a Castellammare di Stabia, nell'azione del *Tüköry* contro il *Monarca*, venne a mancare lo sperato sostegno della squadra sarda; e infine, sullo Stretto, tra un'incertezza e l'altra, di sicuro vi fu solamente che Garibaldi e i suoi si avventurarono da soli sul tratto di mare battuto dalla crociera nemica, la quale li mancò di poco, davanti a Melito di Porto Salvo.

La collaborazione prestata dai sardi ai garibaldini non riguardò dunque le navi, ché data la situazione tesa e suscettibile di precipitare da un momento all'altro in un conflitto armato, Cavour e Persano ritennero più conveniente non cedere a Garibaldi unità da guerra; ma fu costituita soprattutto da un continuo favoreggiamento operato dalla Marina sarda in favore di quella siciliana. Ci si prestò compiacentemente a fornire divise [24], materiali accessori, specialisti per qualche particolare operazione, ed in special modo incitamenti e consigli.

La squadra del Persano si occupò durante tutta la campagna di procurare informazioni politiche e militari che venivano tempestivamente trasmesse ai garibaldini, con indubbia utilità per questi [25]. Anche gli agenti consolari del

---

(23) Il Persano decise di muoversi soltanto dopo che venne a conoscere la presenza di una divisione napoletana a Milazzo: «*Il 24 corrente alla mattina decisi di portarmi colla Squadra a Milazzo per esercitare... gli equipaggi...(e) far vedere la Squadra in quelle acque dove si trova una Divisione napoletana in presenza delle truppe siciliane*»: lettera del 27 luglio del Persano al Serra, Comandante Generale della R. Marina; ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 78, *Registro copialettere corrispondenza col Comando Generale.*

(24) Il 2 luglio il Castiglia scriveva al Persano, chiedendogli un «primo conto» per gli effetti di vestiario avuti in «prestito»: ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 79, fasc. luglio.

(25) Fermandoci soltanto ad una località e ad un periodo di tempo brevissimo, a Messina dal 18 al 22 giugno, abbiamo almeno tre documenti che ci provano la continuità ed il genere delle informazioni. Il 18, il console sardo di Messina informava il Persano che «... *il Battaglione Carabinieri a piedi partì da questa per Pizzo la sera del 13 in rimpiazzo dell'8° Cacciatori, perché questo battaglione quando ebbe ordine di muovere a quella volta si ammutinò e protestò non volere andare in Calabria ove forse i soldati avrebbero dovuto battersi coi propri fratelli e congiunti. Allora il Comandante colonnello Sfelza rapportò l'occorso al Maresciallo il quale dopo consiglio dello stato maggiore decise, per evitare un chiasso che avrebbe potuto partorire tristi conseguenze nell'Armata, di destinare i carabinieri a quella spedizione...*»: ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. giugno. Alla data del 19, nella corrispondenza della Divisione vi sono i seguenti appunti, i quali, stranamente, sono scritti su un foglio di carta colorata, dello stesso tipo di quella usata dalla Capitaneria borbonica del porto di Messina in quel periodo: «*Il Governo di Napoli ordina a Clary di evitare per quanto è possibile e ad ogni costo qualunque scontro, così*

Regno di Sardegna fecero la loro parte in tale servizio di spionaggio e di informazione, che veniva reso più utile dall'uso di navi della flotta per la trasmissione rapida delle notizie a chi di dovere. Scorrendo lungo le coste siciliane da un porto all'altro, inoltre, le unità sarde mostravano una bandiera che era ad un tempo quella del Regno di Sardegna e quella dello Stato provvisorio di Garibaldi, con innegabili rilevanti effetti nei riguardi delle popolazioni, che potevano stabilire dei confronti con l'assenza dell'eclissata flotta napoletana. Contemporaneamente, le navi del Persano servirono per assicurare rapide comunicazioni d'emergenza, servizi postali e collegamenti con il telegrafo di Cagliari, nel territorio dello Stato sardo. Diversi personaggi fruirono di passaggi sulle unità militari [26], che costituirono il mezzo più sicuro per le comunicazioni tra i garibaldini e gli organizzatori delle spedizioni successive. Tutto ciò non era certamente compatibile con l'osservanza ortodossa degli obblighi della neutralità, ma in fondo seriamente non se ne stupiva nessuno, nemmeno i napoletani, che avevano temuto di trovarsi di fronte, in autentiche azioni di guerra, anche la flotta del Persano [27].

30. Bisogna tener presente che la Campagna nelle acque della Sicilia si svolse tra le pressioni e le prese di posizione delle varie potenze, per cui Cavour,

---

comportando la politica attuale; ma nel caso venissero attaccati i regi dovesse procurare di ottenere la vittoria con qualunque siasi mezzo, nessuno escluso, incendio, sacco, bombardamento. Ieri sera segnalava il Telegrafo di Milazzo ch'erano in veduta in quelle acque due Vapori non aventi bandiera, e si supponeva che fossero piemontesi. Ieri il Governo di Napoli puniva ed allontanava dalla capitale i due Reggimenti della Guardia che aveano preso parte al fatto di domenica. Del fatto degli avanposti Clary rapportava in Napoli che l'Aiutante di Artiglieria ha fatto in questo scontro molti prigionieri piemontesi»: ACR, *cit.*, b. 79, fasc. giugno. Il 22 ancora il console scriveva al Persano, congratulandosi per l'avvenuto sbarco della spedizione Medici, e continuava: «*Tutti i giorni sono giunti Vapori con rimorchi carichi di truppe napolitane e credo che attualmente siano già riuniti in questa da 12 a 15 mila uomini. Il 19 per ordine del Generale Comandante le armi, furono cominciate a chiudersi con muri a calce diverse porte della città, ma il giorno appresso in quella di Santa Marta vi si riaprì un passaggio alquanto stretto per transitare una persona a piedi. Avant'ieri mattino il maresciallo Alfan de Rivera prese il comando delle armi in Messina in rimpiazzo del maresciallo Russo stato destinato al posto di Ispettore Generale delle Artiglierie a Napoli. La sera mezza batteria di campagna con un battaglione di linea bivaccò nella piazza del palazzo di città, e la dimane all'alba suddetta forza si ritirò in cittadella. S'ignora lo scopo di questo movimento... Vengo di sentire che per ordine del militare è stata impedita stamane l'uscita dei grani dalla città per mulirsi nei mulini situati nei dintorni di Messina*»; vi è poi un P.S. rivelatore: «*In questo momento mi viene consegnata l'annessa nota del quantitativo della truppa che trovasi in questa piazza, che attesa la fonte da dove proviene credo sia veritiera*»: ACR, *cit.* b. 81, fasc. giugno.

(26) Cfr. carte varie in AST, *Archivio Militare di Sicilia e Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*; ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 78, 79, 81; *Liberazione del Mezzogiorno*, *cit.*, voll. I e II, *passim*. Per i servizi postali, cfr. A.U.S.M.M., cassetta 42, fasc. 1, lettera del Cavour al Serra del 9 giugno.

(27) Si ricordi che, come è già stato riferito altrove, al tempo dello sbarco di Marsala si diffuse in Messina la falsa notizia di un altro sbarco sardo a Milazzo, dove si diceva che gli invasori avevano massacrato autorità borboniche e guarnigioni; cfr. *Diary Reporting Proceedings at Messina*, del capitano Lambert al vice-ammiraglio Arthur Fanshawe, alla data del 14 maggio 1860, in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828.

volta a volta, si trovò a raccomandare alternativamente al Persano la prudenza e l'audacia [28]. Al tempo stesso, il Ministro cercava di potenziare la flotta impostando nuove unità [29], che però non avrebbero mai potuto essergli utili per la Campagna in corso. Cavour e Persano non volevano assolutamente rischiare di indebolire la flotta sarda per favorire Garibaldi: da questo punto di vista va considerata la questione delle diserzioni di uomini dalla Marina sarda per arruolarsi nelle file dell'Esercito garibaldino: a parte un certo numero di dimissioni concordate, se non comandate, i sardi si opposero sempre energicamente a che ufficiali e marinai disertassero dalle loro navi per combattere con Garibaldi: chiaro indizio che la causa per la quale gli uni e gli altri agivano, malgrado le conclamate affermazioni in contrario, non era poi completamente la stessa.

Il fenomeno delle diserzioni in Sicilia cominciò subito, in giugno, e il 25 il Persano se ne lamentava con Garibaldi:

«*Generale, le diserzioni dalla Squadra, per incitamento de' vostri, vanno dichiarandosi ogni giorno. Questa è cosa assolutamente antitaliana, e mi accora non poco il vedere che mentre io mi adopro tutto per voi, mi si venga a bordo a sedurre la mia gente e tentare alla disciplina. Son sicuro che voi, Generale, non ne avete conoscenza: ricorro quindi francamente alla vostra lealtà per avermi restituiti i mancanti, che so* positivamente *arruolati nelle file delle vostre truppe, senza che possa segnare in quale. Dobbiamo tutti combattere per la stessa causa, perché quindi togliermi uomini che servono allo stesso oggetto?...*» [30].

Ma con il passare del tempo, invece di scomparire, il fenomeno aumentò; la corrispondenza della squadra in luglio ne tratta continuamente. In qualche caso, generalmente per gli ufficiali, le dimissioni erano accettate [31], ma sempre con un certo malumore da parte dell'ammiraglio, il quale, pur cedendo alle necessità politiche, temeva di veder diminuire l'efficienza della propria squadra, da cui, proprio in quei giorni, si allontanavano vari ufficiali nizzardi e savoiardi, o perché avevano optato per la Francia, o perché dovevano recarsi a casa per provvedere ad un trasferimento delle famiglie in Italia [32]. Ciò che più preoc-

---

(28) Cfr. Il carteggio Cavour-Persano in *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, voll. I e II.

(29) Il 6 luglio il Cavour scriveva al Serra per la costruzione di una nuova fregata e di un'altra corvetta ad elica: A.U.S.M.M., cassetta 42, fasc. 1.

(30) *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 241.

(31) Cfr. la lettera del D'Aste al Persano in data 11 luglio, circa il sottotenente di vascello Denti, palermitano, che era imbarcato sul *Governolo*; ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. luglio; e la lettera del Persano al Cavour da Palermo il 27 luglio, in *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 396.

(32) Il luogotenente di vascello d'Oucieu, ad esempio, optò per la Francia, mentre il Saint Bon chiese due mesi di licenza per consultare la famiglia: ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 78, Registro copialettere corrispondenza varia, e b. 81, fasc. luglio. Cfr. poi le lamentele del Persano con il Cavour, in data 2 giugno e 3 luglio, per il trasferimento dell'ufficiale della *Maria Adelaide* sig. Di Suni: *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pagg. 240 e 279.

cupava il Persano, comunque, era l'emorragia di uomini di bassa forza, al punto che l'11 luglio, scrivendo di nuovo a Garibaldi, egli mostrò di aver perduto le staffe:

«Generale, quest'oggi... è disertato il marinaio Desoldà, veneto di nascita, avuto dalla già Marina toscana. Io la prego instantemente, Ill.mo Sig. Generale, a volerlo fare arrestare e consegnare per evitare ulteriori inconvenienti. Spero che la di lei gentilezza vorrà usarmi questa deferenza, mentre in caso contrario mi vedrei obbligato di allontanarmi da questo porto dove i miei equipaggi vengono subornati da chi dovrebbe avere sacra la bandiera che sventola sulle nostre antenne» (33).

Le diserzioni, però, continuavano sempre e spesso, quando i disertori venivano ripresi o riconsegnati dai garibaldini, si dovevano assolvere (34), date le circostanze. Poco dopo, infatti, di nuovo l'ammiraglio era costretto a rivolgersi alle autorità garibaldine:

«V.S., che tanto tiene all'osservanza della disciplina militare e con tanta perseveranza tiene ad inculcarla nelle truppe organizzate sotto il di Lei governo, vorrà permettermi che Le rivolga preghiera di dar ordini ai differenti capi dei Corpi da Lei dipendenti di consegnare i marinari che lasciarono la Squadra per prendere servizio ne' medesimi e non ammetterli ulteriormente. V.S. sa benissimo che la R. Squadra è per la stessa causa che propugna il governo siciliano, che può da un momento all'altro venire chiamata ad agire allo stesso scopo, quindi è indispensabile il mantenerla ferma nella disciplina ed ovviare a tutto quanto tende ad intaccarla» (35).

Tuttavia, sebbene le autorità centrali garibaldine cercassero di accontentare il Persano (36), il preoccupante fenomeno continuò a manifestarsi per tutta la Campagna di Sicilia, come fanno fede innumerevoli documenti (37). E questo,

---

(33) ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 78, *Registro copialettere corrispondenza varia*. In questa occasione l'indirizzo è *«Al Generale Garibaldi»*, mentre di solito era: *«Al Prode Generale Garibaldi»*. *Ibidem*, è pure un'altra lettera del Persano, del 17 luglio, diretta al Ministro garibaldino dell'Interno, con cui l'ammiraglio richiedeva nuovamente la consegna dei disertori della Divisione navale. Cfr. GABRIELE, *cit.*, pagg. 20-21.

(34) Cfr., ad esempio, il verbale del giudizio tenuto contro il marinaio di 3ª classe Salvatore Filippo Ondano, del *Vittorio Emanuele*, giudicato il 17 luglio 1860 a bordo, da un apposito Consiglio marittimo di guerra, che *«... dichiara insussistente l'accusa di diserzione mossa contro l'Ondano, e perciò lo rimanda assoluto dalla medesima, solamente riconoscendo dal complesso degli atti una mancanza prevista dal Regolamento di Disciplina...»*: ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 79, fasc. luglio.

(35) Riportata nella lettera n. 661 del 17 luglio 1860 dell'Orsini al Sirtori, cui si commetteva di adottare le opportune misure: AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11.

(36) Cfr. la lettera del 12 luglio del Persano al Serra, nella quale l'ammiraglio spiegava: *«Il generale Garibaldi, con ripetuti suoi fogli mi promise di far il suo possibile per arrestare e consegnarmi i vari disertori della Squadra, ma disgraziatamente i suoi subalterni e capi banda gli nascondono la provenienza degli individui che arruolano»*. ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 78, *Registro copialettere corrispondenza col Comando Generale*.

(37) Cfr. ACR, *cit.*, b. 78, *Registro copialettere corrispondenza col Comando Generale*; b. 81, fasc. giugno, luglio, agosto; A.U.S.M.M. cassetta 42, fasc. 3 e 4; AST, *Archivi cit., passim*.

volente o nolente l'ammiraglio, fu pure un contributo che la Marina sarda diede all'impresa di Garibaldi.

31. Appoggiandosi alla base di Cagliari, la squadra del Persano rimase nelle acque siciliane — come più tardi a Napoli — mantenendo le singole unità sempre in moto, da un porto all'altro, il che doveva avere l'effetto di moltiplicare la loro presenza in tutti i centri costieri dell'isola. Sebbene qualche unità dovesse venir distolta per zone periferiche del Mediterraneo, in relazione ad avvenimenti estranei all'impresa garibaldina [38], le navi da guerra sarde dominarono sempre le rotte nevralgiche del Tirreno, senza che i napoletani riuscissero, con la loro pur numerosa flotta, a controbilanciare l'influenza della squadra del Persano. La nominale neutralità dei sardi non aveva impedito che le loro navi, fin dall'inizio della stazione navale, fossero apparse per i patrioti siciliani come motivo di incoraggiamento e di entusiasmo, e per i borbonici, ovviamente, come motivo di preoccupazione e di diffidenza. Il 12 luglio il comandante del porto di Messina, Del Corallo, indirizzava al console sardo, Sifredi, la seguente lettera relativa all'incoraggio del *Governolo*:

«*Comecchè la Real Fregata il GOVERNOLO della di Lei onorata dipendenza siegue a trattenersi qui di stazione, non può restare a vuoto nel sito ove attualmente rattrovasi ormeggiata, mentre reca così grandissimo ostacolo ai nostri Reali legni da guerra, e grossi vapori che giornalmente giungono. È per sistema generale adottato nei porti che i legni stazionari si situano ove essi non possono essere molestati, né rendere molestia alcuna agli altri. Mignifico* (sic) *ancoraggio di questo porto è quello così detto della Piana cioè nel sito rimpetto il demolito Forte di Real Alto, e della Casa della Capitania del Porto anche nella stagione invernale quell'ancoraggio ha dimostrato essere ottimo, moltoppiù nell'attuale può dirsi sito opportuno e sicuro. Sarà compiacente dunque pregare da mia parte il degnissimo Signor Comandante della suddetta fregata, di voler lasciare l'attuale ancoraggio e regolarsi come le altre due fregate Austriaca ed Inglese scegliendo il surriferito punto e togliere l'imbarazzo che può essere nocivo, sì al legno di suo comando che a tutt'altri che potrebbero ancorare nel porto*» [39].

Questo che abbiamo riferito a titolo di esempio non fu che un episodio, ma sempre, dovunque vi fossero alla fonda navi sarde, i napoletani le guardavano con giustificato sospetto e facevano il possibile per rendere loro la vita difficile. A Napoli lo stesso ammiraglio ebbe a lamentarsi, in tono molto sostenuto

---

(38) Prima il *Malfatano* e poi l'*Euridice* vennero inviati in Siria. Cfr. lettera del Cavour al Serra in data 18 luglio 1860, A.U.S.M.M. cassetta 42, fasc. 1.

(39) ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. luglio. Il Console sardo rispose che il *Governolo* non dipendeva dal Consolato, «*e d'altronde non essendo io marino per apprezzare le di Lei asserzioni*», bisognava che il Del Corallo si rivolgese al comandante della nave: *ibidem*.

e minaccioso, in occasione di una discriminazione di polizia nei riguardi dei suoi equipaggi, che egli ritenne offensiva [40].

L'ostilità napoletana, abbiamo detto, era più che giustificata, dal momento che gli scopi che avevano portato la squadra sarda nelle acque siciliane e poi in quelle napoletane, consistevano nella corruzione della flotta borbonica per indurla ad un pronunciamento filosabaudo e, successivamente, nella liquidazione del Regno di Francesco II mediante una sommossa interna: questa, scoppiando a Napoli, avrebbe giustificato lo sbarco dei bersaglieri che Persano teneva in serbo per ristabilire l'ordine. Il fallimento di questi piani, certamente più difficili a realizzarsi di quanto, a sua volta, Cavour avesse creduto, era venuto insieme a tali e tanti episodi di complicità con i garibaldini, da non lasciare dubbio alcuno sulla funzione che la squadra esercitava nel Tirreno. Quando poi, a mano a mano che le sorti della guerra precipitavano per i borbonici, sempre più chiaramente apparve che il Re delle Due Sicilie non poteva contare sulla sua Marina per reagire alle curiose interpretazioni degli obblighi dei neutrali che ogni giorno offriva la flotta del Re di Sardegna, andarono cadendo anche quelle cautele che nella prima fase della stazione navale di Sicilia avevano più o meno coperto le mosse della Marina sarda.

Dopo la battaglia di Milazzo, salvo le stazioni di elementi sottordine, tra le quali sono da rilevare quelle collegate al momento critico dell'attraversamento dello Stretto, la flotta sarda abbandonò le acque siciliane e gravitò prevalentemente sul golfo di Napoli. È noto che si sperava dal Persano l'organizzazione di una rivolta liberale nella città partenopea, che potesse permettere ai piemontesi di insediarsi nella capitale borbonica battendo sul tempo Garibaldi, ed è altrettanto noto come tutto il piano fallisse, allo stesso modo che era fallito il pronunciamento della Marina napoletana. È ovvio che se il Persano era protagonista di una manovra diretta a togliere a Garibaldi la conquista di Napoli, non poteva al tempo stesso sostenerlo nel migliore dei modi; tuttavia l'innegabile abilità manovriera dell'ammiraglio riuscì a convincere il Dittatore che egli aveva fatto per l'impresa dei volontari tutto quando era possibile e persino più di quanto gli fosse concesso.

---

(40) Dalla rada di Napoli, il 18 agosto 1860, il Persano scriveva al Villamarina, rappresentante diplomatico sardo: «*Illustrissimo Signor Ministro, ieri sera mentre si permetteva agli equipaggi degli schelmi inglesi e francesi di scendere a terra, la forza armata di questo Governo che era schierata sulla banchina di S. Lucia rifiutava ai marinari della mia Fregata di por piede sul lido. Io non posso, Illustrissimo Signor Ministro, tollerare tal cosa, né la tollero, quindi la prego di voler ufficialmente dichiarare che la risponsabilità delle conseguenze che possono avvenire per cotal ordine cadrà pienamente su chi lo ha emanato, risoluto come sono di sostenere a qualunque costo i diritti della bandiera che albero*»: ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 79, fasc. agosto. Per altri incidenti del genere, cfr. *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 108 e GABRIELE, *cit.*, pag. 27.

E anche questo fu un risultato. Ma non si può dimenticare che, nella campagna di Sicilia, Persano comparve a Palermo soltanto dopo che la città, con il sangue dei siciliani e dei mille volontari garibaldini, era stata strappata al nemico, andandosene poi a Napoli prima che cominciasse la battaglia dello Stretto. È anche vero che il Persano aveva convinto l'Anguissola a schierarsi con la sua nave a fianco di Garibaldi, che aveva fornito qualche aiuto, degli uomini, consigli, incoraggiamenti e informazioni: per il resto, aveva giuocato il suo ruolo di pedina politica di Cavour, e Garibaldi che non poteva non aver compreso questo fatto evidente, dovette attribuire personalmente all'ammiraglio tutti i favori ricevuti, ripugnandogli forse di riconoscere la giusta parte al suo grande concorrente politico. Ma a torto [41]: ché i carteggi cavouriani dimostrano a sufficienza quanto poco dell'operato dell'ammiraglio fosse dovuto ad una sua propria coraggiosa, personale posizione filo-garibaldina, così importante da trascinarlo oltre quei limiti che Cavour gli segnava da Torino.

Quale fu dunque, in conclusione, la funzione e l'opera della flotta sarda durante la campagna di Sicilia? Essa si condusse sempre come strumento della politica di Torino, senza deviazioni sentimentali e senza operare a fianco di Garibaldi che entro i ristretti confini segnati dalla convenienza politica al suo massimo dirigente, il ministro Cavour. La Marina sarda, quindi, con moderazione, sostenne in diversi modi l'impresa, fornendole un appoggio che, pur senza essere mai determinante, poté in varie occasioni assumere molta importanza, specialmente se considerato dal punto di vista dei garibaldini. L'appoggio si esplicò attraverso forme di collaborazione, di aiuti materiali e di sostegno politico-militare, senza però che tale sostegno arrivasse mai ad impegnare le unità sarde in azioni belliche. Ciò rispondeva alle direttrici della politica di Torino nei riguardi della rivoluzione siciliana. Probabilmente, poi, la presenza della flotta sarda evitò l'attuazione di possibili azioni decise dalla Marina napoletana contro i garibaldini; certamente le rese meno attuabili, entrando con il proprio peso come elemento disturbatore in una situazione particolare, caratterizzata, da un lato, da una estrema debolezza marittima compensata da spirito avventuroso e da aggressività, e dall'altro, da indecisione, incertezza ideale, scarsa convinzione, che facevano da contrappeso ad una indiscutibile, marcatissima superiorità navale.

Ma la politica di Torino non consisteva solamente nel sostenere Garibaldi, come prova il fatto che la flotta sarda fosse assente nei momenti decisivi. I grandi obbiettivi che Persano si era posti, il pronunciamento della Marina borbonica e l'insurrezione liberale a Napoli, non furono mai raggiunti. Tuttavia, dei pro-

---

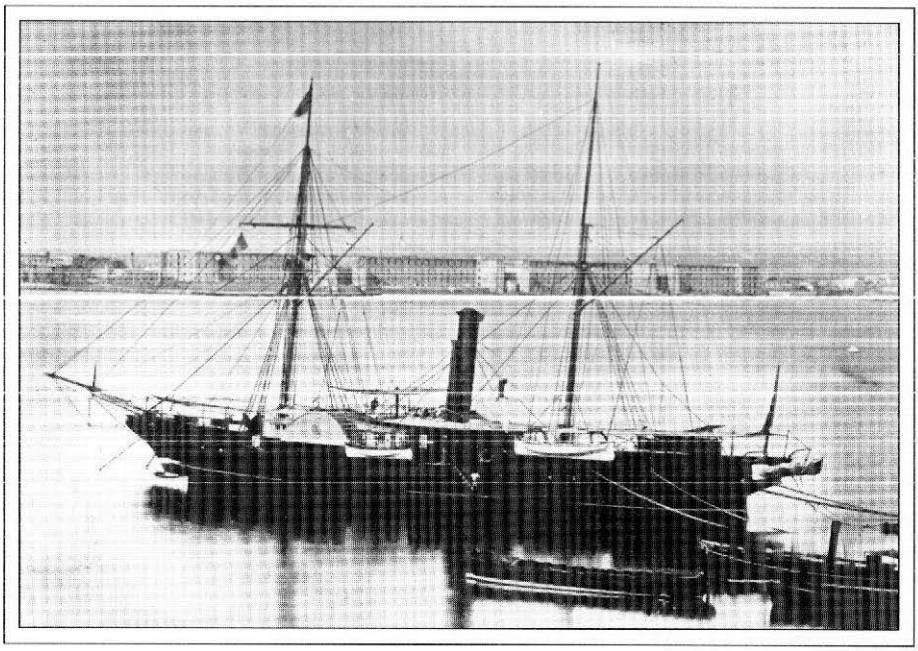
(41) In agosto, ad esempio, il Piola cedette al *Vittorio Emanuele* 125 tonnellate di carbone, con l'intesa che la Marina garibaldina ne avrebbe avute a disposizione altrettante a Genova; cfr. lettera dell'Albini al Serra del 1° settembre 1860 da Messina: A.U.S.M.M. cassetta 42, fasc. 3. È chiaro che ciò non sarebbe potuto avvenire senza il consenso di Cavour.

gressi non trascurabili vennero compiuti verso il loro conseguimento, poiché Persano ottenne il cedimento morale della Marina borbonica, premessa del passaggio della stessa, a settembre, sotto il suo comando, e contribuì a gettare le basi della successiva azione di presa di possesso regia delle regioni meridionali e della Sicilia. Il mancato tempestivo successo delle manovre che l'ammiraglio aveva sperato di realizzare durante la campagna di Sicilia derivò soprattutto dalla sproporzione esistente tra gli obbiettivi prefissi e le forze e le esperienze della Marina del Regno di Sardegna.

32. All'inizio del 1860, la Marina napoletana costituiva apparentemente una forza notevole.

Il materiale navale era abbastanza moderno, nel suo complesso, e comprendeva un vascello ad elica da 70 cannoni, il *Monarca*; una fregata ad elica da 50 cannoni, la *Borbone*; nove fregate a ruote, la *Fulminante* (10 cannoni), la *Veloce* (8 cannoni), e altre sette da 6 cannoni, l'*Ettore Fieramosca*, l'*Archimede*, il *Ruggiero*, il *Tancredi*, il *Guiscardo*, l'*Ercole* e il *Roberto*; inoltre quattro corvette a ruote da 6 cannoni, lo *Stromboli*, il *Miseno*, il *Palinuro*, il *Ferdinando II*; sei avvisi a ruote da 4 cannoni e due rimorchiatori. Questa notevole flotta a vapore era fiancheggiata da un gruppo numeroso di unità a vela, che comprendeva tra l'altro anche due grandi fregate e una corvetta; infine, erano in costruzione o in riparazione nei cantieri dello Stato ed in quello di Tolone altre unità a vapore. In tutto la flotta disponeva di 528 cannoni e di 3.060 cavalli-vapore. La preparazione e l'addestramento della marina erano assicurati dalla scuola nautica di Procida, da due collegi per aspiranti guardiamarina e da altre scuole per piloti e sottufficiali. Lo Stato Maggiore delle navi proveniva da dette scuole ed era fiancheggiato dal *Reale Corpo Cannonieri e Marinai*, forte di 2.500 uomini inquadrati da 36 ufficiali, del *Reggimento di Real Marina* e dai corpi telegrafico, sanitario ed amministrativo. Sulla carta, la Marina borbonica era molto forte per uno Stato italiano, e in confronto con la Marina sarda, si trovava in un più avanzato stadio di progresso tecnico, disponendo di propri macchinisti, mentre le navi a vapore sarde dovevano ricorrere generalmente ad inglesi o a francesi, e tattico, almeno per quanto riguardava la teoria, avendo essa adottato testi più moderni e più aggiornati che non la sarda, tanto che diversi di questi vennero in seguito preferiti per la Marina dell'Italia unita.

Nella realtà, le cose stavano assai diversamente. Ufficiali e marinai uscivano raramente dalle acque nazionali, per espresso desiderio del Monarca, timoroso di vederli contagiare da idee liberali, alle quali naturalmente gli ufficiali erano quanto mai aperti, dato il loro livello culturale ben superiore a quello degli uffi-



La Regia corvetta di 2° rango a ruote MISENO entrata in servizio nel 1861 (fototeca U.S.M.M.)

ciali dell'Esercito. Ma l'istruzione marinaresca e militare difettava negli ufficiali, insufficientemente allenati dalle brevi navigazioni tirreniche, durante le quali normalmente essi lasciavano le navi, in pratica, nelle mani dei piloti. I marinai erano abbastanza addestrati, ma non avevano allenamento né preparazione militare sufficiente e si trovavano idealmente su posizioni opposte a quelle dei loro ufficiali, essendo in genere fedelissimi al Re [42], che tuttavia, aveva ben poche illusioni sull'efficienza complessiva della propria Marina, e non se ne fidava molto.

Fin dal marzo 1860, infatti, Francesco II, a proposito dell'impossibilità da parte napoletana di effettuare decise azioni in campo internazionale, aveva avuto occasione di affermare recisamente: «... *Non abbiamo Marina...*» [43]. E da vari punti di vista il Borbone non aveva torto: nonostante le riforme di Carlo III, le operazioni contro i barbareschi e qualche altra piccola azione, la Marina napoletana godeva in realtà una cattiva fama nel bacino del Mediterraneo, e in maniera così proverbiale da essere entrata a far parte dei luoghi comuni marinari [44]. Qualche cosa di più di quello che effettivamente fece durante l'impresa di Garibaldi, tuttavia, sarebbe stato legittimo attendersi dalla Marina di Napoli, se una profonda crisi non avesse minato da anni la fedeltà degli ufficiali verso la monarchia borbonica. E la crisi aveva avuto una drammatica dimostrazione al ritorno della squadra napoletana dall'Adriatico, al tempo della prima guerra dell'Indipendenza italiana: il De Cosa, dopo aver cercato di procrastinare il più possibile il ritorno della flotta dall'Adriatico settentrionale, dove era schierata a fianco dei piemontesi e degli insorti veneziani, aveva infine dovuto cedere ai ripetuti richiami del suo Re, ma aveva preferito dimettersi piuttosto che guidare

---

(42) Cfr. BATTAGLINI, *L'organizzazione militare del Regno delle Due Sicilie*, Modena 1940 pagg. 159-61.

(43) Cfr. MOSCATI, *Il 1860 a Napoli*, in *Nuova Antologia*, febbraio 1960, pag. 166. Diversamente pensava invece il Filangieri, il quale, scrivendo l'anno prima al generale G.S. Pianell a proposito delle voci che volevano Garibaldi in procinto di preparare da Rimini uno sbarco sul litorale adriatico del Regno delle Due Sicilie, recisamente affermava: «... *non dubito che la sola apparizione in quelle acque delle suddette reali fregate farà rinunziare a Garibaldi la sedicente sua spedizione marittima...*» (Allegato n. 4 del 27 settembre 1859 alla lettera del Filangieri al Re da Pozzo Piano del 25 settembre 1859, Archivio di Stato di Napoli, *Fonti documentarie per la storia napoletana del sec. XIX - Il tramonto del Regno delle Due Sicilie nella corrispondenza riservata di Francesco II e Carlo Filangieri* con introduzione e note a cura di A. Saladino, Napoli 1960, pag. 33). Per tale ventilata spedizione, cfr. anche documenti del settembre e dell'ottobre 1859 in R. MOSCATI, *La fine del Regno di Napoli - Documenti borbonici del 1859-60*, Firenze 1960, pagg. 112-33. Un quadro triste della situazione generale nel campo della Marina faceva il Conte d'Aquila al re, da Napoli il 9 giugno 1860, cfr. A. SALADINO, *L'estrema difesa del Regno delle Due Sicilie, cit.*, pagg. 38-39.

(44) Ricordiamo, a titolo di curiosità, che C.S. FORRESTER, *Hornblower and the Atropos*, Londra 1953, fa parlare così un personaggio: «... *qui non abbiamo più diritti che se fossimo dei napoletani*», e commenta: «*In tutto il Levante non poteva esserci più grave espressione spregiativa*»: pag. 249 della trad. ital..

la squadra in Sicilia, in un'opera di repressione contro i patrioti siciliani [45]. Dopo di allora gli ufficiali di Marina andarono sempre più avvertendo un malessere psicologico che investiva le basi della loro formazione spirituale, sia per l'attrazione, che subivano molto forte, delle idee nuove che percorrevano l'Italia, sia per la poca fiducia in loro che avvertivano permanere negli ambienti della Corte di Napoli: per cui la maggior parte degli ufficiali della Marina borbonica serviva senza alcun entusiasmo, sentendosi distaccati dall'ottusa politica napoletana, che intuivano dentro la propria coscienza superata e spesso anche repellente, ma alla quale non pensavano di poter opporre, almeno in quella fase, che una paralizzante amarezza.

La rivolta in Sicilia fu combattuta dai borbonici con le sole forze di terra. La Marina si occupò dei trasporti e collaborò scarsamente alla repressione [46]. Subito dopo lo scoppio della rivoluzione, d'altra parte, essa avrebbe dovuto essere impegnata nelle crociere protettive che i governanti borbonici avevano ordinate allo scopo di intercettare un'eventuale spedizione marittima che venisse in aiuto degli insorti. Si è già detto come la crociera intorno alla Sicilia fosse condotta dalla Marina di Francesco II: discutibili i criteri generali, poco efficienti le modalità di esecuzione. Eppure fu questa la fase della guerra nella quale la flotta, sia pur fiaccamente, eseguì il numero più elevato di operazioni di perlustrazione e di crociera, su un teatro marittimo abbastanza vasto. Inoltre, fino alla crisi del bombardamento di Palermo, malgrado il deferimento a un Consiglio di guerra dei protagonisti napoletani dei fatti dell'11 maggio a Marsala, nella Marina non si verificarono episodi di defezione o di aperture verso il nemico; ma il frutto dello scontento e l'avversione per la politica borbonica incominciarono a maturare a Palermo.

---

(45) Cfr. RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pagg. 128-31; GUERRINI, *cit.*, vol. I, pagg. 161-63. Vale la pena di stralciare qualche frase dalla lettera che l'ammiraglio De Cosa scrisse il 21 giugno 1848 da Reggio Calabria al ministro della guerra e marina, per rifiutare di comandare l'attacco agli insorti siciliani: «*Le istruzioni da V.E. rimessemi... non hanno altro scopo che la compromissione dei legni, senza risultamento, ed il versamento di sangue italiano. La mia acciaccata salute aveami fatto transigere per la sua guarigione perché adibito al servizio del mio paese, e per la prosperità dell'Italia. Ora che sembrami che tali ragioni siano cessate, dappoiché va a combattersi contro italiani, ed all'abbattimento della libertà per tanti anni agognata... mi vedo costretto, anche tenuto riguardo alla illegalità degli atti, di domandare la mia esonerazione dal comando della squadra; amando meglio tornare nella mia vita privata, che compromettere la mia reputazione, che il mio travaglio e il servizio onorato di tanti anni mi ha procacciato...*».

(46) Qualche cosa fece il *Guiscardo*, nell'azione del 31 maggio a Catania, brandeggiando le artiglierie sulla marina, per sostenere le truppe impegnate nella repressione del tentativo insurrezionale: cfr. il rapporto del 4 giugno 1860 da Palermo del luogotenente Buckle al comando del *Caradoc*, diretto al contrammiraglio Mundy, P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828; MUNDY, *cit.*, pag.177; RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 216.

Quando l'ingresso nella capitale siciliana dei garibaldini e la sollevazione popolare [47] costrinsero le truppe regie ad asserragliarsi nella reggia e nei forti, la squadra navale fu impegnata, come si è visto, per punire la città che aveva osato ribellarsi alle autorità costituite. Insieme alle artiglierie della fortezza di Castellammare, le unità della Marina napoletana furono protagoniste del bombardamento, eseguito, a quanto testimonia il Mundy, con notevole abilità tecnica [48]. Ma il triste spettacolo della città in rovina e degli abitanti uccisi senza potersi difendere commosse parecchi ufficiali della Squadra: ed è noto che il 29 maggio si produsse un episodio sintomatico ed importante. Si è detto come il comandante dell'*Ettore Fieramosca*, Giovanni Vacca, si recasse a bordo del *Governolo* ed esponesse al comandante D'Aste il proprio stato d'animo addolorato ed avvilito per il barbaro atto di guerra che era stato obbligato a compiere sulla città di Palermo; aggiunse che egli non era insensibile al fascino dell'idea unitaria e che altri ufficiali napoletani pensavano nello stesso modo e si chiedevano quali accoglienze avrebbero ricevuto se avessero deciso di passare sotto la bandiera sarda. Il D'Aste riferì al Cavour, il quale sopravalutò l'incidente e, sperando imminente e a portata di mano un pronunciamento collettivo della flotta borbonica, istruì il D'Aste perché continuasse nei contatti intrapresi facendo larghe promesse, e nel contempo informò il Persano e gli impartì disposizioni opportune [49]. Il 6 luglio l'ammiraglio era a Palermo e subito prese in mano le redini del maneggio iniziato dal D'Aste; ma il 7 giugno si vedeva costretto a scrivere al Cavour che la questione degli ufficiali napoletani presentava delle difficoltà: «*... è faccenda assai più difficile che non si pensa... Io insistetti perché alberassero la nostra bandiera, ma se si hanno gli ufficiali, non si hanno gli equipaggi...*» [50]. Il problema era in effetti molto più complicato di quel che doveva essere parso a Torino. Tuttavia, l'elemento più importante della situazione rimanevano le prevedibili aperture degli ufficiali napoletani, i quali avevano tratto dalla dolorosa contingenza del bombardamento una sufficiente carica — emotiva o razionale che fosse — per superare la soglia della propria coscienza che impediva loro di intrecciare relazioni con i nemici della monarchia borbonica. A Palermo, tra la fine di maggio ed i primi di giugno, un passo importante era stato compiuto: gli altri sarebbero venuti in seguito.

---

(47) Secondo una lettera di Garibaldi, pubblicata su *"L'Illustration"* del 9 giugno, pag. 361: «*Domenica 27 abbiamo dato l'assalto; le truppe si difendevano con l'energia della disperazione e se il popolo di Palermo non ci fosse venuto in aiuto, credo che non ne saremmo venuti a capo*».

(48) *Cit.*, pagg. 111-14.

(49) Cfr. lettera di Cavour al Persano del 1° giugno, *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 159.

(50) *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 177. Si veda pure, *ibidem*, pag. 165, la comunicazione Cifra B.N. 12 del D'Aste al Cavour, da Palermo il 4 giugno.

33. Il 2 giugno il Vacca, nel porto della capitale dell'isola, ebbe occasione di ribadire la propria condanna contro il bombardamento ordinato dalle autorità borboniche. Recatosi a salutare l'ammiraglio Mundy, che tanto si era adoperato per far cessare il fuoco, l'ufficiale napoletano non fece mistero del giudizio negativo, che egli stesso e — a quanto affermava — quasi tutti gli altri ufficiali della flotta del re davano dell'accaduto [51]. Una critica così aperta faceva prevedere conseguenze prossime e preoccupanti per l'obbedienza e la lealtà della Marina: e infatti, a quanto affermava il Persano nella sua lettera dell'11 giugno al Cavour, tre unità da guerra napoletane sarebbero state pronte a passare ai suoi ordini, ma egli stesso avrebbe ritenuto ciò troppo compromettente ed avrebbe consigliato ai borbonici di passare con Garibaldi [52]. Fatto sta, però, che in quel momento nessuno degli aspiranti disertori della Marina di Napoli finì per allinearsi col Generale [53]. Il che permette di avanzare qualche riserva sulla portata degli ideali che animavano gli ufficiali borbonici a favore della causa dell'indipendenza e dell'unità. È anche possibile che Garibaldi, con la sua aureola di rivoluzionario estremista, volutamente calcata dai suoi nemici, non fosse molto popolare tra gli ufficiali della Marina napoletana, provenienti in massima parte da famiglie illustri; tuttavia non si può non constatare come, dopo tante parole, durante la Campagna di Sicilia soltanto l'Anguissola ebbe a passare la barricata, ed anche lui senza sapere in partenza che sarebbe finito a fianco di Garibaldi.

Mentre il Persano aspettava che divenisse realtà il miraggio del pronunciamento della flotta borbonica, la stessa compiva l'ultima sua impresa, non molto rischiosa ma efficace, fermando in mare due bastimenti della spedizione Medici, l'*Utile* e il *Charles and Jane*. Se ne è parlato già a suo tempo e si è ricordato come l'azione finisse per essere neutralizzata dall'intervento della diplomazia e dalla mancanza di fermezza del governo di Napoli. Anche quell'avvenimento fu certamente un elemento negativo che veniva a pesare sul morale già depresso della flotta. Ma anche prima che la vertenza arrivasse alla sua conclusione, da segni non dubbi era apparso chiaro che la Marina borbonica era sempre più sfiduciata e sempre meno efficiente. Subito dopo che la squadra aveva lasciato Palermo scortando i trasporti carichi delle truppe che evacuavano la città, le direttive della

(51) Cfr. MUNDY, *cit.*, pag. 166.

(52) Cfr. Persano a Cavour, da Palermo l'11 giugno, in *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pagg. 186-87.

(53) Il 20 giugno, scrivendo da Palermo al Cavour, l'ammiraglio Persano lo spiegava così: «*Nessun Ufficiale di Marina napoletano è passato a Garibaldi, furono dissuasi da Lui stesso; li crede più utili alla causa in Napoli che non qui, ed ha ragione*»: *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 231. La cosa, però, appare improbabile, almeno sostanzialmente, perché Garibaldi andava cercando ufficiali di marina dovunque, proprio in quel periodo, e sembra davvero strano che abbia rifiutato sinceramente e di sua iniziativa di accogliere coloro che gli si offrivano.

condotta della guerra sul mare, secondo i massimi dirigenti napoletani, prevedevano il blocco della costa settentrionale dell'isola, tra Palermo e Messina. Per assicurare questo blocco, Francesco II aveva noleggiato anche un gruppo di trasporti a vapore francesi — reduci dall'avere eseguito per conto della Spagna dei trasferimenti di truppe in Marocco — i quali avrebbero dovuto disimpegnare le mansioni logistiche, permettendo così alle navi da guerra di non essere distratte dal loro compito di vigilanza [54]. Ma le crociere furono inefficaci, mentre cominciavano a manifestarsi nell'Esercito e nella Marina le diserzioni dei singoli alla spicciolata. Gli ufficiali che si erano offerti al Persano [55] andavano e venivano da bordo delle navi sarde, brindando con i colleghi di quelle ai futuri destini d'Italia [56] e infischiandosi del fatto che altri ufficiali napoletani avevano rischiato un processo a Napoli, sotto l'imputazione di avere bevuto in compagnia di Garibaldi, lo *champagne* offerto dagli inglesi, a bordo dell'*Hannibal* [57].

Il tempo non lavorava per Francesco II. Il 6 luglio il Persano scriveva che, appena il Piola fosse venuto in possesso di una nave da guerra, «*... gran parte de' bastimenti da guerra napoletani sarebbero suoi per definizione degli Stati Maggiori*» [58]. Il 10, il Piola e la Marina siciliana ebbero la nave da guerra: la corvetta *Veloce*; ma non perciò ebbero alcun'altra nave della flotta borbonica, contrariamente alle previsioni e alle speranze di Garibaldi e del Persano. Nessun altro ufficiale della Marina napoletana, nel corso della Campagna di Sicilia, se la sentì di passare tanto apertamente al nemico. Eppure, le corrispondenze dall'isola notavano «*... presso gli ufficiali in generale, e in particolare presso quelli di Marina, un avvicinamento generale verso la nostra causa*» [59]. L'«*Espérance*», il 17 luglio, dava il Vacca già passato a Garibaldi e narrava che si rendeva utile organizzandogli la Marina; il giorno 21 successivo, sotto il titolo «La squadra di Garibaldi», lo stesso giornale ginevrino montò giornalisticamente la cattura del *Duca di Calabria* e dell'*Elba*, e terminò l'articolo, infiorato da molteplici inesattezze e da affermazioni rispon-

---

(54) Cfr. *"L'Opinione"* del 13 giugno 1860 e *"L'Espérance"* del 19 giugno 1860.

(55) L'elenco trovasi in allegato alla lettera del Persano al Cavour in data 25 giugno, in *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 241.

(56) «*Gli ufficiali di Marina napoletani ieri e oggi furono a bordo dei legni della nostra Divisiine, si fecero insieme molte libazioni; e si presero commiato da buoni camerati. Il contrammiraglio Persano li colmò di gentilezze — E... viva l'Italia!...*»: così una corrispondenza a *"La Gazzetta del Popolo"* dalla rada di Palermo in data 19 giugno 1860, ripresa poi anche da *"Il Corriere dell'Emilia"* di Bologna del giorno 27 seguente.

(57) Cfr. *"Il Corriere dell'Emilia"* del 29 giugno.

(58) Scrivendo al Cavour, cfr. *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 290.

(59) Cfr. la corrispondenza inviata in data 6 luglio da Messina a *"La Gazzetta di Genova"* e riportata da *"L'Espérance"* di Ginevra del giorno 19; questo stesso giornale annunciava il 27 luglio che, secondo un'altra corrispondenza da Napoli del precedente giorno 15, «*... molti ufficiali e piloti della Marina Reale danno le loro dimissioni, rifiutando di combattere contro i loro fratelli siciliani*».

denti più alle speranze che alla realtà, con questo sintomatico accostamento: «*Viva la Marina napoletana! L'Italia è fatta!*». Pur nell'evidente esagerazione dettata dall'entusiasmo, l'organo rivoluzionario colpiva nel segno quando individuava nella condotta della Marina borbonica uno degli elementi determinanti del successo dell'impresa borbonica. E molte delle notizie che circolarono allora sulla stampa riferivano episodi significativi della volontà degli ufficiali della Marina del Regno delle Due Sicilie, di non combattere contro altri fratelli italiani, poiché i sentimenti liberali e nazionali avevano provocato nelle loro coscienze una crisi tale, da indurli a considerare superata l'obbedienza cieca ed assoluta prevista dall'etica militare. Il Mundy conferma che quindici ufficiali in servizio permanente effettivo della flotta borbonica fecero compiere degli approcci presso di lui, il 12 luglio, per sapere se egli fosse disposto ad accoglierli a bordo dell'*Hannibal* [60] nella baia di Napoli. Il corrispondente napoletano del "*Courrier de Marseille*" informava il 14 luglio che «*... Ieri sera, all'Arsenale, l'equipaggio della fregata FULMINANTE s'è rivoltato: esso rifiuta di obbedire ai suoi capi, i quali stessi hanno dichiarato al Ministro della Marina che essi preferirebbero rinunciare alla loro posizione piuttosto che imbarcarsi. Dinanzi a questo atteggiamento, si son dovuti spegnere i fuochi della fregata. Ieri sera, tutti gli ufficiali superiori della Marina si sono riuniti e vi è stato consiglio a palazzo. È impossibile nascondersi che siamo alla vigilia di avvenimenti gravissimi, e il governo vi sembra poco preparato; esso non ha potuto soddisfare il paese, ha scontentato l'esercito, e si trova abbandonato dalla marina nel momento in cui essa diviene indispensabile... Si afferma inoltre che stamattina il comandante della fregata FULMINANTE, essendogli stato intimato di prendere il mare per andare in Sicilia, avrebbe indirizzato al conte d'Aquila, ammiraglio della flotta, delle rispettose osservazioni sul cattivo stato della sua fregata e sulla necessità di munirla di mezzi di difesa, trovandosi essa incapace di resistere ad un attacco serio; e in seguito alla minaccia di essere messo a disposizione, egli avrebbe umilissimamente offerto le sue dimissioni*» [61]. La posizione degli ufficiali napoletani andava facendosi sempre più chiara: pronti a passare sotto la bandiera del Re di Sardegna [62], non avevano però alcun entusiasmo per servire la rivoluzione passando a Garibaldi, e tuttavia praticavano di fatto il favoreggiamento dei rivoluzionari, col temporeggiare, col non impegnarsi in azioni decise e col paralizzare conseguentemente lo strumento marittimo dell'apparato militare borbonico. Qualcuno, per altro, verso la fine di luglio, cominciò a parlare chiaramente, se dobbiamo credere a quanto racconta una corrispondenza giornalistica da Napoli: «*... Tra gli ufficiali di marina chiamati a giurare la Costituzione, il capitano di fregata Giovanni Vacca e il capitano di vascello Napoleone Scrugli hanno aggiunto alle parole* di

(60) Cfr. MUNDY, *cit.*, pag. 201.

(61) Ripresa da "*L'Espérance*" del 21 luglio.

(62) Cfr. Persano a Cavour, il 17 luglio da Palermo, in *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pagg. 342-43.

difendere la Costituzione *queste: di non combattere mai contro italiani. Il conte d'Aquila e il ministro Garofalo volevano opporvisi, ma non è stato possibile non introdurre questa aggiunta nel giuramento...»* [63]. Su quest'ultimo episodio, francamente, ci sembra ovvio avanzare molti dubbi: più probabile è che le riserve rimanessero mentali oppure che, con uno dei tanti sotterfugi che illustrarono in quel tempo la loro ambigua e tortuosa condotta, quegli ufficiali che non intendevano prestare un giuramento al Borbone vi si siano sottratti. Certo è, comunque, che la Marina borbonica operò nel suo complesso sempre più fiaccamente e che, malgrado il proprio intatto potenziale [64], non si battè contro le forze di Garibaldi. Il Piola, riferendo al Cavour sull'azione che aveva portato alla cattura del *Duca di Calabria* e dell'*Elba*, affermava di essere andato in cerca delle fregate napoletane a Messina, ma di non averne incontrate; proseguiva poi: «*... Nella Marina napoletana si commisero atti d'insubordinazione dichiarati, non per spirito nazionale, ma per timore di sortire per combattere*» [65]. Certamente, il Piola esagerava, tuttavia va ammesso che molto entusiasmo a rischiare comunque la vita non doveva essere diffuso nella flotta di Napoli, la quale, minata dagli appositi sentimenti degli ufficiali e dei marinai finì per assistere agli avvenimenti, più che parteciparvi.

Da questo atteggiamento incolore della loro Marina si sottrassero — e fu atteggiamento assai più serio e pulito — alcuni elementi che, correttamente, si dimisero a Napoli ed andarono in Sicilia, offrendosi di servire con Garibaldi, anche come semplici marinai: ricordiamo il tenente di vascello Nicastro e gli alfieri Cottrau, Corsi, Accinni e Pasquale Libetta [66]. Dall'altra parte della barricata fecero eccezione all'andazzo generale il comandante Flores, che si era distinto nel bombardamento di Palermo e in qualche altra occasione [67], il Roberti e il

---

(63) *"L'Espérance"* del 26 luglio.

(64) La flotta napoletana aveva spiegato uno schieramento imponente a Palermo al momento dell'armistizio: in allegato al rapporto n. 3 del 4 giugno del Reggio, in osservazione al porto, diretto al Comitato di Guerra e Marina, ne era riportata la posizione: in prima fila, più vicine a terra, erano quattro fregate a vapore, una fregata a vela ed una corvetta a vapore; in seconda fila tre corvette a vapore, una fregata a vapore, tre bastimenti a vapore e un rimorchio; in terza fila erano disposti dodici bastimenti da trasporto: AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 174. Fino al termine della guerra, la Marina borbonica avrebbe potuto allineare la stessa considerevole forza, aumentata dai nuovi noleggi: insignificante, per la consistenza complessiva della flotta, la perdita della *Veloce*.

(65) Lettera da Palermo del 20 luglio 1860, in *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 356.

(66) Cfr. RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 230.

(67) Un documento del giugno '60 ci conferma le caratteristiche dell'uomo: a Termini Imerese, da comandante dell'*Archimede*, propose ai garibaldini, tramite l'agente consolare di Francia, di evitare ulteriore spargimento di sangue reciproco, a patto che le truppe regie fossero lasciate partire via mare senza molestia alcuna: in caso contrario minacciava rappresaglie durissime. Il linguaggio da lui usato in quella occasione non era né dimesso, né remissivo. Cfr. lettera n. 218 del 4 giugno da Termini Imerese del Presidente del locale Comitato Distrettuale, Coppola, al Segretario di Stato del Governo Dittatoriale della Sicilia, nonché il carteggio contenente l'autorizzazione ad aderire alla proposta, in AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 138.

Lettieri che erano stati protagonisti nella cattura dell'*Utile* a Capo Corso, il comandante Besia e il Salazar, in comando della squadra, al quale però va fatto carico di non aver agito con energia sufficiente sullo Stretto e, prima, tra Palermo e Milazzo, lasciando che i suoi malfidi ufficiali impedissero l'esecuzione di operazioni impegnative. A tutti costoro però, da una parte e dall'altra — comprendendo anche l'Anguissola — va riconosciuto un certo coraggio e una certa coerenza con le proprie convinzioni, ciò che permette di attribuire loro una qualche statura morale. Gli equipaggi, invece, erano fedeli ai Borboni ed è noto che, dopo la caduta di Napoli, una parte considerevole della bassa forza andò ad alimentare la resistenza borbonica in Abruzzo, mentre altri partivano per Gaeta, a bordo della vecchia *Partenope*, decisi a condividere fino all'ultimo la sorte del loro re [68]. Durante la campagna di Sicilia, poi, e specialmente durante i poco chiari e poco lodevoli episodi verificatisi nella Marina napoletana all'atto del forzamento dello Stretto, talvolta la presenza dei marinai costituì una remora a più aperti tradimenti da parte degli ufficiali.

34. A mano a mano che il mese di luglio procedeva, la Marina diventava sempre meno utile a Francesco II. Il giorno 21, il Villamarina informava da Napoli che i rinforzi per la Sicilia non erano potuti partire perché la marina si era rifiutata di trasportarli [69]. Si era ormai vicini all'anarchia e le conseguenze dello sbandamento generale investivano tutte le branche dello Stato, nella capitale, mentre

---

(68) Cfr. GABRIELE, *cit.*, pagg. 26-28. Marinaio avrebbe dovuto essere anche un certo sicario venuto da Napoli per assassinare Garibaldi, di cui però non è chiara la storia. Il 24 giugno, con lettera urgentissima n. 229, l'Orsini, Segretario di Stato alla Guerra, informava il Sirtori, Capo di Stato Maggiore, di aver ricevuto dal Segretario all'Interno questa comunicazione: «*Son venuto a conoscenza che un tal di Voxas imbarcossi alla darsena in Napoli su d'una fregata napolitana dopo un abboccamento per ben due ore tenuto con Francesco di Borbone. Egli dice qui giunto da circa otto giorni coll'intesa di prendere servizio nella nostra truppa nazionale...*»: AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11. L'urgenza di questa comunicazione la farebbe ricollegare al racconto, fatto in quei giorni da ufficiali napoletani durante un ricevimento sulla *Maria Adelaide* e pubblicato da *"Il Corriere dell'Emilia"* del 27 giugno — da una corrispondenza palermitana del 19 giugno a *"La Gazzetta del Popolo"* — secondo il quale un marinaio di Chiaia era venuto appositamente ad arruolarsi nell'esercito garibaldino, vestendone la divisa, allo scopo di sparare su Garibaldi; ma successivamente, essendo stato preso dal panico prima di attuare il suo progetto omicida, si era gettato in acqua ed aveva raggiunto a nuoto la *Partenope*. Gli ufficiali napoletani avevano raccontato questo episodio in chiave umoristica, ponendo in rilievo la differenza tra la portata del proposito e la poca fermezza d'animo del sicario, ma non è da escludere che in conseguenza di ciò i garibaldini si fossero allarmati. Certo è che proprio in quei giorni a Roma circolò la voce di un attentato a Garibaldi: «*Si dice che Garibaldi sia stato stillettato* (sic) *in Sicilia*», scriveva a monsignor Randi il suo anonimo corrispondente romano, nella lettera n. 466 del 22 giugno 1860, in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 132, fasc. 4693. Un accenno al fatto «*che il Governo napoletano aveva spedito sicarii per assassinare il gen. Garibaldi*» si trova anche nella lettera del 6 luglio del Persano al Cavour da Palermo, *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 290.

(69) Dispaccio del Villamarina al Cavour da Napoli il 21 luglio, ore 11,15; in *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. I, pag. 258.

il morale delle truppe al fronte riceveva duri colpi da simili notizie. Le diserzioni andavano moltiplicandosi, l'avvilimento si diffondeva sempre più, dai capi [70] ai soldati [71]. Si avvicinavano i giorni decisivi della battaglia dello Stretto e sebbene il Salazar conducesse ad incrociare tra la Sicilia e la Calabria le navi della sua squadra, era chiaro che la marina non era in linea per difendere i domini al di qua del Faro dall'attacco di Garibaldi. I giornali riportavano episodi, i quali — autentici o meno che fossero — offrivano un indice eloquente del rapido peggiorare della situazione. L'*«Illustriation»* raccontava «che il giovane re, essendosi fatto dar conto dello stato della flotta dal ministro della Marina, e accorgendosi delle numerose diserzioni che avvenivano tra gli ufficiali, fu preso da una violenta collera e disse al ministro: *"Mettetevi subito agli arresti. Sire* — replicò il ministro — *non siete più re assoluto e non potete mandarmi in prigione senza un giudizio. Non saprei»* rispose melanconicamente Francesco II [72].

Indubbiamente, la poca o nulla energia dei dirigenti napoletani favoriva gli episodi di insubordinazione e finiva per incoraggiare coloro che si intendevano con il nemico: si pensi che il Vacca, primo esponente degli ufficiali dissenzienti dalla politica borbonica, già quasi apertamente *longa manus* dell'ammiraglio Persano nei maneggi diretti a corrompere la Marina di Napoli, invece di essere deferito ad un tribunale militare, veniva sbarcato da una corvetta in crociera per assumere il comando di un vascello, il *Monarca*, che egli si adoperò naturalmente per consegnare al nemico; si ha da ciò un'idea della capacità generale e dell'energia che caratterizzavano i supremi reggitori dello Stato borbonico. E il fatto che proprio il 20 agosto 1860, nel medesimo giorno in cui Garibaldi e i suoi passavano lo Stretto di Messina, anche Liborio Romano scrivesse a Francesco II, confermandogli che *«non può contare ora il governo sulla Real Marina, dacché essa, e dobbiamo dirlo francamente, è piena di dissoluzione»* [73], può anche far sorridere, giacché la denunzia riguardava una situazione di cui il monarca Borbone era

---

(70) Cfr. «Sunto di lettere sequestrate sul *Duca di Calabria* e sull'*Elba*», allegato alla lettera del Crispi al Sirtori del 21 luglio da Palermo: AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11, (Appendice, XXVIII). Dai punti 1, 2 e 6 si deduce che gli ufficiali disertavano continuamente e che lo stesso comandante in capo ne doveva avere abbastanza, poiché cercava di dimettersi.

(71) *Ibidem*, cfr. punti 3 e 4, dai quali emerge lo stato di abbattimento morale e di disagio fisico della truppa. Pure in AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, è la lettera dell'Orsini al Sirtori n. 776 del 23 luglio, nella quale il Segretario alla Guerra riferisce che da un soldato borbonico disertato il 14 luglio a Siracusa si era saputo che le notizie di Napoli «... *portarono alle truppe ivi stanziate uno scoramento generale e che tanto nella truppa che nei capi è una apprensione continua di essere attaccati dai militi Nazionali e che regna tra essi una certa disperazione e taluni han dichiarato che basta solo la comparsa delle milizie siciliane per cedere la piazza...*».

(72) *"L'Illustration"* dell'11 agosto 1860, pag. 82.

(73) Cfr. PERSANO, *Diario, cit.*, vol. II, Torino 1870, pag. 48. Il Gonni ha tentato, a parer mio senza successo, di negare la poca fedeltà della Marina borbonica verso il suo monarca legittimo, in *La psicologia della Marina napoletana nel 1860*, Firenze 1914.

al corrente da mesi senza aver mai trovato il modo di fronteggiarla. Fino all'agosto, però, malgrado i numerosi sintomi che mostravano sempre più chiaramente l'espansione di un processo di disgregazione morale tra gli ufficiali della flotta, non si era avuto il fatto clamoroso e rivelatore. Fu questo, per l'opinione pubblica internazionale, il passaggio dello Stretto di Messina da parte delle forze insurrezionali.

Non si pensava che, senza una flotta, Garibaldi sarebbe riuscito a coronare la Campagna di Sicilia mettendo piede sul continente. Quando ciò avvenne, in Italia e all'estero tutti ebbero la misura della fedeltà della Marina borbonica (74) e la causa di Francesco II apparve irrimediabilmente perduta. Gli stessi borbonici accusarono la flotta, il generale Vial la tacciò apertamente di tradimento (75), e sappiamo oggi che l'accusa, almeno nei riguardi di singoli elementi, era ben fondata. I marinai dell'*Ettore Fieramosca*, esasperati per il comportamento dei loro ufficiali nello Stretto, si ammutinarono, catturarono gli ufficiali stessi, li chiusero nelle loro cabine e li condussero prigionieri a Napoli per farveli processare, apparendo palese ai loro occhi semplici il reato di tradimento militare davanti al nemico. Assai meno palese, però, parve il reato a Napoli, dove la vertenza si chiuse con la liberazione degli ufficiali e con l'incarcerazione a Sant'Elmo, in fortezza, dell'equipaggio colpevole di insubordinazione (76). Ma gli osservatori stranieri giudicavano con un metro diverso da quello dei giudici napoletani: il corrispondente della parigina *"L'Illustration"* aveva visto che lo sbarco era stato effettuato nonostante la presenza delle fregate napoletane nello Stretto e notava che queste avevano appena inquietato le barche dei garibaldini, barche che un solo proiettile di artiglieria avrebbe potuto affondare (77). Il marchese Pio Capranica, scrivendo al cardinale Antonelli, ribadiva: «*... Il tradimento dell'Officialità è cosa ormai notoria...*» (78).

---

(74) Scrisse in proposito il Velazquez, apologeta di Francesco II: «*La Marina Real napolitana, que yà en la expediciòn a Sicilia diera repetidas muestras de tibieza por no decir de traiciòn, arrojò la màscara, y manifestò abiertamente con su vil conducta hallarse vendita a los enemigos de su patria*», *Historia del jòven Rey D. Francisco II de Nàpoles*», Madrid-Barcellona 1861, pag. 102.

(75) Cfr. *"L'Espérance"* del 30 agosto 1860.

(76) Cfr. BATTAGLINI, *Il crollo militare del Regno delle Due Sicilie*, Parte I, Modena 1938, pagg. 47-8.

(77) *"L'Illustration"*, del 1° settembre 1860, pag. 130.

(78) Lettera del 28 agosto da Napoli, ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 134, fasc. 4856 (Appendice, XXXII). Anche in un'altra lettera napoletana del Capranica, senza data ma appartenente allo stesso periodo, si ribadisce il concetto del tradimento degli ufficiali e si avallano anche alcune poco simpatiche leggende, come quella dei 200.000 franchi, prezzo della battaglia di Reggio Calabria, che sarebbero stati trovati indosso al generale Briganti assassinato dalla truppa. Il marchese Capranica aggiungeva anzi che Garibaldi, dopo la conquista di Reggio, si era rivolto per sollecitare sovvenzioni al comitato nazionale con queste parole: «*Di uomini ed armi ne ho a sufficienza. Mi bisognano però molti danari. I Generali napolitani è vero che costano poco ma facilmente si dimenticano del ricevuto il giorno innanzi e domandano di nuovo*»: ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 137, fasc. 4908.

Molto meno stupore i fatti di agosto sullo Stretto di Messina dovettero destare in chi era bene al corrente della situazione nel Regno delle Due Sicilie. Vale forse la pena di riportare un brano di una lettera scritta alla *"Presse"* da un anonimo napoletano, evidentemente addentro nelle segrete cose:

«...Volete una prova statistica della paura del potere e della sua diffidenza? Esso ha una forte Marina per impedire gli sbarchi: esso ha, inoltre, messo le mani sui vapori mercantili delle Compagnie napoletane. Ebbene, per i suoi trasporti di uomini, di viveri e munizioni, esso non osa servirsi dei bastimenti che portano la sua bandiera, sebbene questa bandiera sia tricolore. Salvo una o due fregate che incrociano sulle coste, tutte le navi da guerra e da commercio oziano nei porti! E il servizio di trasporto è fatto da vapori francesi, che esso crede inviolabili. Io ho sotto gli occhi la lista di questi vapori francesi noleggiati per conto del governo napoletano; ve la mando con il prezzo di locazione per mese, non compreso il carbone né l'olio:

1) Il *LYON* (80.000 franchi);
2) Il *BRÉSIL* (72.000);
3) L'*AVENIR* (57.000);
4) Il *CHARLES MARTEL* (72.000);
5) La *STELLA* (40.000);
6) L'*ASSYRIEN* (55.000);
7) Il *PROTIS* e
8) Il *PYTHIAS* (60.000);
9) L'*IMPÉRATRICE EUGÉNIE* (30.000).

Totale 466.000 franchi.

Ecco dunque un supplemento di 466.000 franchi speso da un governo che ha la prima Marina d'Italia per non impedire lo sbarco di Garibaldi, che possiede a malapena sei o sette cattivi vapori!» [79].

Ormai, alla fine della Campagna di Sicilia la Marina non costituiva quasi più una forza combattente per il re Borbone; e la sfiducia dalla quale era circondata non era che la controprova di quella realtà dolorosa. Le crisi di coscienza e gli allettamenti sardi avevano definitivamente liquidato l'efficienza della flotta: le operazioni militari non venivano eseguite e alla fine nemmeno più ordinate, le operazioni di trasporto venivano assicurate quasi esclusivamente con basti-

---

(79) *"L'Espérance"* del 30 agosto 1860. L'Agrati aumenta di 100.000 franchi la somma mensile spesa per il noleggio dei nove bastimenti, ma il dettaglio riportato dalla lettera che abbiamo citata sembra molto più convincente; cfr. *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 210. D'altra parte, affari molto accorti non ne faceva nessuno, in quel conflitto, premuti come erano borbonici e garibaldini dalle necessità della guerra; si può ricordare che il Persani, scrivendo il 2 agosto al Cavour, affermava: *«Le fregate che s'aspettano di Londra sono legni non maggiori in portata al MALFATANO, e con macchine di soli 150 cavalli. Pagano cotali legni a peso d'oro. Qui il rubare sfacciatamente è all'ordine del giorno...»*: *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. II, pag. 8.

menti stranieri noleggiati. Per il governo di Napoli la guerra marittima terminava con la più completa delle disfatte, una strana disfatta, venuta senza scontri e senza perdite che la giustificassero sul piano strettamente militare.

35. La Marina napoletana aveva affrontato la guerra senza una adeguata preparazione morale, priva di entusiasmo e di fede nella monarchia borbonica, incerta sugli ideali che avrebbero dovuto costituire il più valido stimolo spirituale alla sua partecipazione alla difesa dello Stato. Le era stato affidato, all'inizio, il compito più importante, quello di fermare in mare il tentativo di invasione che veniva a rinsanguare una rivoluzione gia parzialmente sconfitta. Ma a quel compito di carattere primario la Marina mancò, un po' perché ordini precisi le imposero una cautela eccessiva, molto perché essa non ebbe, da una partecipazione convinta degli ufficiali, una guida tattica e strategica adeguata alle circostanze. Salpato Garibaldi da Quarto, la flotta borbonica ebbe di fronte soltanto le due navi dei volontari e se le lasciò sfuggire nel solo momento in cui un'azione decisa ed energica avrebbe riscosso il plauso, almeno ufficiale, di tutti, salvo che, naturalmente, dei rivoluzionari. In seguito, dopo l'episodio di Marsala, la flotta ubbidì, fino alle giornate di Palermo, agli ordini che le venivano impartiti, ma con lo stesso scarso entusiasmo di prima, con gli stessi risultati di prima. Le spedizioni che trasportavano nell'isola rinforzi di uomini e di materiale non furono mai intercettate, eccetto che nel caso di Capo Corso, quantunque battessero delle rotte facilmente individuabili e, specie nella prima fase, quasi obbligate. Ma la Marina napoletana andava mostrando, ogni giorno di più, sempre meno spirito di iniziativa, sempre meno aggressività, presa come complesso, fino a divenire uno strumento inutile. Le crisi latenti incominciarono ad affiorare a Palermo, dopo il famoso bombardamento, ma anche qui in una forma tutta particolare, attraverso maneggi e complotti personali, segreti *pourparler* e incertezze, che miravano, sì, a preparare la defezione degli ufficiali, ma possibilmente senza rischi, senza che costoro dovessero esporsi in maniera compromettente, come almeno ebbe a fare in seguito l'Anguissola. E in questo quadro particolare — che certe rivalutazioni dimenticano troppo disinvoltamente — non è di ideali che si discute, ma più concretamente del posto, del grado, sui quali si pone un'ipoteca per l'avvenire conservando intanto, ad ogni buon fine, quello che già si possiede. Si trovano accenni ricorrenti all'idea di consegnare delle unità ai sardi o ai garibaldini, ma poi non se ne fa nulla — ad eccezione della *Veloce* — o perché gli equipaggi non vogliono, o perché il rischio è troppo grande, o perché in sostanza la molla spirituale costituita dai grandi ideali dell'indipendenza e della libertà è, sì, forte, ma non sino al punto di far tagliare tutti i ponti con il passato mediante un gesto audace e risolutivo. Quando questo gesto risolutivo verrà, a Napoli, nel settembre, esso nulla avrà più di audace, attuato dopo la fuga del

Re, senza il minimo rischio, senza la minima gloria. E verrà quando la Marina borbonica avrà toccato il fondo della disistima, dopo aver raccolto da parte dei corruttori stessi una tale fiducia, che questi dubitarono, fino all'ultimo che la flotta di Napoli non avesse a finire in mano all'Austria [80].

La verità è che la Marina del re Borbone diventò troppo presto *oggetto* e non più *soggetto* delle azioni che caratterizzarono la campagna politica e militare. Cavour e Persano volevano impadronirsene. Garibaldi pure [81], ma sia i primi che il secondo disponevano di una forza marittima inferiore a quella che teoricamente avrebbe potuto esercitare la flotta di Napoli. Eppure, questa forza non influenzò in alcun modo l'andamento della guerra. Fallire le crociere di intercettamento, fallito il blocco della costa sicula sullo Stretto, la flotta borbonica non ebbe più alcuna seria funzione militare in Sicilia. Le crociere protettive, inutili per mancanza di avversari, non impedirono, che nell'unica uscita della *Veloce* con intendimenti corsari, due bastimenti venissero catturati dai garibaldini. La sola azione aggressiva in un porto nemico fu garibaldina, e così la sola azione di sostegno diretto alle truppe di terra impegnate in combattimento. La Marina borbonica comparve soltanto in quell'infelice bombardamento di Palermo, che sul piano militare diede ben pochi risultati, anche perché interrotto ad un certo punto, cedendo alle pressioni straniere, non senza aver prima clamorosamente raccolto tutti i frutti negativi di un comportamento che, secondo la mentalità dei tempi, appariva incivile e disumano.

Militarmente, quindi, la campagna siciliana della flotta di Francesco II fu veramente ed assolutamente inadeguata alle sue possibilità, e si può spiegare soltanto se si ammette che alla scarsa voglia di battersi degli ufficiali si siano aggiunte le più ampie manchevolezze dei comandanti in capo, i quali difettarono di aggressività, di energia, di capacità tattica e di immaginazione. Ciò li portò invariabilmente a perdere un'occasione dopo l'altra, anche le più ovvie, anche le meno rischiose: in nessun caso essi riuscirono a disturbare i movimenti delle forze garibaldine lungo le coste delle Sicilia, sia quando tali movimenti erano sostenuti da una debole scorta sarda, sia quando — e fu il più delle volte — gli insorti si avventurarono in mare da soli. In nessun caso, neppure a Milazzo, le unità navali sostennero efficacemente le truppe di terra; e sullo Stretto, davanti

---

(80) Cfr. lettera del Persano al Cavour del 29 agosto, in CHIALA, *Lettere edite e inedite, ecc., cit.*, vol. III, pagg. 362-63; lettera del De Pretis al Cavour del 31 agosto, dispacci del Persano al Cavour del 3 e 4 settembre, lettera riservata dell'Astengo al Cavour del 4 settembre, Memorandum intorno al destino della flotta Napolitana indirizzato al Ministero, pure in data 4 settembre, in *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. II, pagg. 199, 216, 221, 233.

(81) «*Io debbo andare a Napoli perché ho bisogno della flotta napoletana per attaccare Venezia*», così Garibaldi avrebbe fatto dire a Vittorio Emanuele, secondo il corrispondente parigino della "*Donau Zeitung*": la corrispondenza, datata 11 agosto, venne ripresa dopo il passaggio dello Stretto da "*Il Giornale di Roma*", il 29 agosto.

agli apprestamenti garibaldini sulla riva di Punta Faro, nessuna azione seria di attacco fu mai tentata dalla Marina napoletana, la quale si limitò a pendolare avanti e indietro, scambiando, ma di rado, qualche innocuo colpo con le batterie, e tenendosi costantemente sulla difensiva. Eppure sullo Stretto non c'era il Vacca, né l'Anguissola, a condurre le navi da guerra del Regno di Napoli: il comandante in capo e diversi comandanti di unità — Salazar, Besia, Flores — nonché gli equipaggi, erano sinceramente devoti alla causa della monarchia borbonica. Si deve dunque ammettere che anche un sostanziale problema di incapacità minasse l'efficienza bellica della Marina napoletana, oltre alle crisi di coscienza ed alla corruzione.

Dal punto di vista politico, malgrado la rilevante superiorità dei suoi mezzi, la Marina borbonica fu assente, e il suo posto, in termini di prestigio, fu preso dalla Marina del Regno di Sardegna, che si premurò di assicurare la presenza della propria bandiera nel più gran numero possibile di porti, ben sapendo che il vessillo del re Vittorio Emanuele aveva una funzione precisa quando sventolava dinanzi alle città siciliane. Davanti ad un atteggiamento così evidente delle poche unità sarde, non la minima reazione da parte borbonica; quando le unità navali napoletane comparivano nei porti ancora controllati dalle truppe regie, non riuscivano nemmeno a rincuorarle, tanto poco le truppe di terra si dovevano sentire sostenute dalla flotta. Un effetto maggiore, forse involontariamente, ebbe la vista delle navi da guerra borboniche sui garibaldini, in qualche occasione: a Milazzo e sullo Stretto, ad esempio, i volontari rimasero colpiti dalla visione della potenza navale nel nemico [82]. Ma anche in quei casi, la scarsa sensibilità dei comandanti napoletani non permise loro, probabilmente, nemmeno di intuire questo effetto morale che derivava dalla sola loro presenza, perché nulla, assolutamente nulla, venne compiuto per sfruttarlo in qualche modo.

Così la strana guerra della Marina del Regno delle Due Sicilie visse il suo breve ciclo risolutivo durante la campagna garibaldina nell'isola. La successione cronologica degli avvenimenti parla chiaro: a maggio, da Marsala a Palermo, se ne esaurirono le velleità aggressive; subito dopo, a Palermo stessa, ebbe inizio il processo di disgregazione, con le aperture del Vacca e con l'intervento del Persano mirante ad ottenere tempestivamente il pronunciamento sperato; ma anche il pronunciamento, per i rischi che comportava, fallì, fino a quando esistette il

(82) Una delle cause che spinsero i garibaldini all'azione di Castellammare di Stabia contro il *Monarca*, pare fosse proprio la constatazione dell'effetto che la *Borbone*, con le sue batterie irte di cannoni, faceva sui volontari, e il desiderio di evitare che l'ancor più formidabile vascello vi si aggiungesse, con le conseguenze morali facilmente intuibili; cfr. VECCHI, *Storia generale della Marina Militare*, vol. II, pag. 496. E in precedenza il Persano si era recato con la squadra sarda a Milazzo appunto per controbilanciare, agli occhi delle truppe garibaldine, l'effetto della presenza di una divisione navale napoletana.

pericolo di dover poi combattere [83]; vi fu, in compenso, l'isolata defezione dell'Anguissola, che riuscì utile alla Marina siciliana di Garibaldi e contribuì a scuotere la fiducia dei dirigenti napoletani nella loro Marina; successivamente, mentre la flotta di Francesco II andava sempre più dichiaratamente praticando l'oscuro favoreggiamento del nemico, vi fu la carenza delle operazioni navali sulla costa settentrionale sicula e il fallimento dell'operazione di sbarramento dello Stretto di Messina.

Dopo il passaggio dello Stretto da parte dei garibaldini, nessun altra azione sarebbe stata più tentata dalla Marina napoletana, che avrebbe assistito senza batter ciglio alla partenza del Re per Gaeta il 6 settembre e, con la sola eccezione della fregata *Partenope* [84], sarebbe passata supinamente tre giorni dopo agli ordini del Persano [85]. Ma il cambiamento di bandiera in quel crepuscolo di settembre, l'illuminazione, le salve di saluto che avrebbero rotto la pace della baia di Napoli, sarebbero stati soltanto gli aspetti coloristici di una conclusione ormai scontata da tempo, epilogo logico del dramma militare e morale che si era svolto in Sicilia.

---

(83) Non si può ignorare che, malgrado le sollecitazioni del Cavour e l'impegno del Persano, l'ammiraglio non riuscì a condurre con sé in Adriatico, nella campagna contro Ancona, neppure una sola nave della ex Marina borbonica; cfr. la lettera del Cavou al Persano in data 31 agosto 1860, CHIALA, *Lettere edite e inedite, ecc., cit.*, vol. III, pag. 357, e GABRIELE, *cit.*, pagg. 28-33.

(84) La partenza della *Partenope*, affollata di marinai, da Napoli per battersi ancora a fianco del re Francesco II, fu certamente un episodio patetico e, in una qualche misura, commovente. Ed è sintomatico constatare che mentre la bassa forza si schierava così apertamente con il regime sconfitto o, per lo meno, rifiutava ai vincitori la propria immediata collaborazione, gli ufficiali al contrario si facevano premura di informare i nemici del re Borbone di dove avrebbero potuto trovare le armi della Marina napoletana; cfr., ad esempio, la seguente lettera del Tilling al Sirtori, datata da Napoli il 27 settembre 1860: «*Da relazioni avute da ufficiali della Marina Napoletana venni a conoscere come esisteno in questo arsenale venti obici all'incirca da 12 da montagna che servivano a bordo delle Fregate per lo sbarco, montati a tutto punto e pronti per qualunque servizio colle realtive cariche e proiettili. Trovansi pure nello stesso Arsenale due cannoni rigati di grosso calibro, di nuovo modello, del capitano Bakley, i quali trovavansi a bordo della corvetta VITTORIA venuta ultimamente da Londra. Esistono eziandio le cariche e i proiettili lungivali a percussione pei due suaccennati cannoni che sono di una enorme portata. I loro affusti sono da bastimento, ma due affusti dei cannoni d'assedio si potrebbero agevolmente ridurre per questi. Havvi nell'Arsenale al Parco di Marina l'ufficiale di Artiglieria Naglo il quale potrebbe provare i cannoni nonché approntare il tutto. Qualora Ella ciò credesse opportuno, non avrà che a farmi arrivare un suo ordine*»; in AST, *Archivio dell'Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 83.

(85) «*Al tramonto la Squadra napoletana ha issato i colori sardi ed ha sparato i saluti reali, ed è seguita un'illuminazione generale. Il vice-ammiraglio sardo conte di Persano ha preso le navi napoletane sotto il suo comando...*»: rapporto n. 22 del contrammiraglio Mundy al Segretario dell'Ammiragliato, da bordo dell'*Hannibal*, ancorato nella baia di Napoli, l'11 settembre 1860. P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828.

Capitolo V

IL PASSAGGIO DELLO STRETTO

SOMMARIO: 36. Garibaldi sullo Stretto. - 37. Riorganizzazione dell'Esercito. - 38. Napoletani e sardi tra l'isola e il continente. - 39. Il tentativo del colonnello Musolino. - 40. Dirottamento della Spedizione Pianciani. - 41. Garibaldi forza lo Stretto. - 42. L'incidente del *Protis*. - 43. L'ultimo atto della Campagna di Sicilia.

36. Il braccio di mare che si frappone tra la Sicilia e il continente non costituiva soltanto un ostacolo, dal punto di vista militare, al proseguimento della Campagna di liberazione del Mezzogiorno, ma segnava altresì un confine di immensa importanza dal punto di vista politico: era lì che si sarebbe deciso se la conquista dell'isola doveva rimanere fine a se stessa, o costituire solamente la prima tappa di una marcia mirante a concludersi a Roma. Sulle intenzioni di Garibaldi non poteva esistere dubbio alcuno: oltre a conclamare più volte e solennemente i suoi scopi, il Generale aveva palesemente rivolto la sua attenzione, sin dal mese di giugno, ai preparativi del passaggio [1]; e le «voci» che andavano diffondendosi tra il pubblico in Italia e in tutta Europa, ora allarmate ora ansiose, precorrevano gli eventi dando per scontato il passaggio dello Stretto, già da due mesi prima che esso effettivamente avvenisse, sia sulle colonne dei

---

(1) Da Palermo, il 30 giugno, Garibaldi scriveva al Medici, a Termini Imerese: «*Caro Medici, il capitano Lavarello va colla seguente missione. Ti accompagnerà fino a Castroreale e di là si avvicinerà allo Stretto onde capacitarsi dei luoghi sulla costa da potervi riunire un numero determinato di barche. Egli mi avviserà di tutto quanto riguarda un'operazione di passaggio. Tu devi proteggerlo ed aiutarlo in tutto ciò che possa abbisognargli...*». Il capitano Lavarello fu di ritorno a Palermo il 12 luglio e comunicò al generale i seguenti dati: fra Termini Imerese e Messina, accertata l'esistenza di circa 570 imbarcazioni da pesca della capacità di dodici persone ciascuna; altre barcacce di capacità imprecisata esistenti in vari luoghi, 65 a Messina, 30 a Milazzo e poche altre nelle tonnare di San Giorgio a Patti; nessuna risposta al quesito formulato da Garibaldi circa la località più opportuna per effettuarvi il concentramento dei natanti sulla riva dello Stretto, probabilmente perché il Lavarello non era riuscito a spingersi fin là ad effettuare i necessari sopralluoghi. Cfr. AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, Milano 1937, pagg. 120 e 124; M. GABRIELE, *Il passaggio dello Stretto (agosto 1860)*, in *Rivista marittima*, Roma, maggio 1960, pagg. 43-59.

giornali [2], sia nella corrispondenza dei privati [3]. Quando la vittoria di Milazzo ebbe aperta la via di Messina alle truppe garibaldine, e ancor più quando la Convenzione Medici-Clary, posteriore di una settimana appena al glorioso episodio, ebbe praticamente concluso la Campagna di Sicilia [4], a Garibaldi ed ai suoi collaboratori venne a presentarsi una serie di problemi, tutti di urgente soluzione, sia sul piano politico, sia su quello militare.

Le intenzioni del Generale, delle quali, come si è detto, egli non aveva mai fatto mistero, urtavano contro le vedute della Corte e del governo di Torino [5] e contemporaneamente contro gelosie e tradizioni locali che, nel turbolento e confuso ambiente palermitano, cospiravano insieme ai danni del Dittatore assente [6]. Questi, tuttavia, senza darsi troppo pensiero né dell'una né dell'altra cosa, se ne stava sul litorale di Punta Faro a studiare il modo di traghettare i suoi uomini sulla riva opposta, nella logica presunzione, dettata dal più comune buon senso, che su quelle acque, da quel momento in poi, si sarebbe esercitata la più

---

(2) Cfr., a titolo di esempio, *"L'Illustration"* del 23 giugno, nella quale si parla di sbarchi di truppe, al comando del Medici, in territorio calabrese, nelle vicinanze di Catanzaro.

(3) Interessanti, al riguardo, le lettere inviate da un anonimo congiunto a mons. Randi, Delegato Apostolico della Provincia di Ancona, conservate nell'Archivio di Stato di Roma; vi si legge in, data 16 giugno: «*... le Calabrie sono state occupate dalle truppe di Garibaldi...*», e addirittura, sotto la data del 27 giugno: «*... ieri sera si diceva che Napoli fosse caduta...*»; ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 132, fasc. 4693, n. 464 e 471.

(4) Del resto, fin da prima della battaglia di Milazzo, nessuno credeva seriamente che Garibaldi avrebbe logorato le sue forze in un lungo e inutile assedio di Messina, anzi che puntare al più presto sul continente. Cfr., per tutti i giornali stranieri dell'epoca, l'*Espérance* di Ginevra del 18 luglio, che pubblicava dal suo corrispondente da Torino: «*... per me, credo poco all'attacco di Messina, non ci ho mai creduto; penso che Garibaldi, con questa abile manovra, cerca di attirare le truppe napoletane a Messina, ed alla prima occasione sbarcherà in terra ferma*».

(5) Per non avere alcun dubbio in proposito, è sufficiente scorrere il I e il II volume dei carteggi cavouriani della serie *Liberazione del Mezzogiorno*, Bologna 1949. D'altronde, nella capitale del Regno sardo era netta la convinzione che solamente sul Mincio e sul Po si sarebbero potuti decidere i destini dell'Italia. Tra laltro, dovevano costituire un valido motivo di preoccupazione anche i movimenti delle truppe austriache in vicinanza della frontiera, dei quali esiste traccia in diversi documenti dell'Archivio di Stato di Torino (Sezione IV - *Guerra Marina*). Basti riportare la lettera n. 703 del 19 luglio 1860, scritta dall'Ufficio del Gabinetto del Segretario della Marina al Ministro della Guerra: «*Con lettera in data del 18 luglio il Comandante della Regia Flottiglia del Lago di Garda riferisce che da alcuni giorni sulle frontiere tirolesi che conterminano il territorio lombardo s'opera uno straordinario movimento. Ufficiali Generali e Superiori del Genio visitano tutti i punti del confine, osservano e studiano segnatamente quelli che si offrono dominanti e principali. Da Bolzano a Trento stanno scaglionati in questo momento 10 mila uomini, e finalmente che le fortificazioni di St. Nicolo Ampola Lardaro e Mizzolombardo vennero in questi ultimi giorni spinte con somma alacrità. Tali notizie che detto Comandante dice pervenute da fonte leale e premurosissima, lo scrivente Ministero si affretta di portare a cognizione di codesto Dicastero della Guerra ad opportuna sua informazione e norma*» (AST, *Marina, Personale*, mazzo 363, *Registro copialettere*).

(6) Cfr., per tutti, D. MACK SMITH, *Cavour e Garibaldi*, Torino 1959, dove è ben lumeggiata la situazione.

rigorosa sorveglianza da parte della Marina borbonica [7]. Il primo provvedimento di Garibaldi non appena giunto sulle sponde dello Stretto, era stato infatti, come ci si poteva attendere, quello di schierare le sue truppe lungo la costa siciliana e di fortificare Punta Faro, piazzandovi le artiglierie di cui disponeva, nonché quello di riordinare i suoi reparti, a mano a mano che prendevano posizione [8]. Certamente, se era bene, da un lato, che le camicie rosse non perdessero lo slancio da cui era stata caratterizzata la loro avanzata irruente da Marsala a Messina, d'altra parte tutte le unità avevano un estremo bisogno di riposo e di riorganizzazione: non minore bisogno ne avevano per altro i borbonici [9], onde nell'un campo e nell'altro la necessità assoluta di una pausa di qualche settimana nelle operazioni militari.

Durante tale pausa, e mentre la Marina siciliana di Garibaldi moltiplicava i suoi sforzi per riuscire a trasportare nel più breve tempo possibile uomini e materiali sulle rive dello Stretto, venne manifestandosi sempre più chiaramente, sul piano politico, l'atteggiamento negativo del governo sardo circa l'eventualità che i volontari proseguissero la guerra sul continente. Cavour, passando attraverso una serie negativa di esperienze in rapido susseguirsi, mirava anzitutto all'annessione della Sicilia: e riprendendo una significativa immagine già prediletta, 350 anni prima, dal duca Valentino, appetiva la foglia siciliana di quell'italico carciofo che, secondo lui, andava mangiato a poco a poco: da ciò il suo grave timore che il Generale e le sue milizie rivoluzionarie finissero per procurargli una catastrofica indigestione. Questo spiega come Garibaldi, nove anni più tardi, abbia potuto affermare a Barilli che il divieto di oltrepassare lo Stretto, giuntogli da Torino in quelle difficili circostanze, era «un fatto storico» [10]. Coerenti con una siffatta linea di condotta furono i maneggi di Cavour tra il luglio e l'agosto, diretti manifestamente ad evitare il seguito dell'impresa garibaldina, o, nella

---

(7) Era cosa ovvia, e vari corrispondenti stranieri la davano per certa, seguendo più le previsioni del buon senso che non la realtà della situazione. Si veda, per esempio, *"L'Illustrated London News"*, che fin dal 23 giugno informava così i suoi lettori: «*... the neapolitan cruisers... every day become more numerous and active...*». Analoga previsione, che i fatti dovevano in seguito smentire clamorosamente, era formulata ancora il 2 agosto dal Persano, che scriveva al Cavour: «*... Il Faro è guardato bene da' crociatori napoletani, non sarà facile il passaggio senza legni che proteggano le barche sulle quali il Generale vuol tentare il tragitto...*» cfr., *Liberazione del Mezzogiorno, cit.*, vol. II, pag. 8.

(8) Lo schieramento è ben noto. La Divisione "Cosenz" a sinistra, da Messina alla Punta del Faro (29 luglio), rinforzata il 2 agosto dalla Brigata "Sacchi"; al centro, a Messina, la Divisione "Medici"; a destra, la Divisione "Bixio-Türr" in marcia da Catania, la quale prese contatto a Messina con il centro dello schieramento il 30 luglio.

(9) Cfr., tra l'altro, i riassunti della corrispondenza trovata a bordo dei catturati bastimenti *Duca di Calabria* ed *Elba*, allegati alla lettera n. 110 del 21 luglio 1860 da Palermo, del Crispi al Sirtori, in AST, Archivio Esercito dell'Italia Meridionale, mazzo 11, appendice XXVIII.

(10) Cfr. C. CESARI, *La Campagna di Garibaldi nell'Italia Meridionale*, Roma 1928, pag. 155.

peggiore delle ipotesi, a prevenirne i successi troppo clamorosi. Il 14 luglio egli aveva scritto al Persano: «*... La via che segue Garibaldi è piena di pericoli... Conviene impedirgli ad ogni costo di passare sul continente e promuovere invece un moto a Napoli...*» [11]. Il primo agosto, scrivendo al Nigra, il ministro spiegava ancor più esplicitamente il suo pensiero: «*Se Garibaldi si fa padrone del Regno delle Due Sicilie, Vittorio Emanuele perde tutto il suo prestigio. Probabilmente conserverà la corona, ma questa non brillerà che del riflesso della luce di un avventuriero eroico. Questi sarà più forte di noi. Il Re non può ricevere la corona da Garibaldi: essa vacillerebbe troppo. Dovrebbe prendere Verona e Venezia per far dimenticare Palermo e Milazzo... Bisognerebbe che il governo di Napoli cada prima che Garibaldi passi sul continente o quanto meno che se ne renda padrone... bisogna rendercene padrone noi... Ricasoli è stato convinto che una spedizione in Romagna avrebbe conseguenze spiacevoli e l'impedirà. Farini va a Genova a parlare con Bertani e a dissuaderlo...*» [12]. In conseguenza, il giorno medesimo il Ministro provvedeva ad impartire al contr'ammiraglio Persano le seguenti istruzioni, oltremodo perentorie: «*... Non aiuti il passaggio di Garibaldi sul continente; anzi, veda di ritardarlo per via indiretta il più possibile...*» [13].

Nell'incerta ed oscura atmosfera politica che sembrava avvolgere il futuro dell'azione garibaldina, il Dittatore decise pertanto di puntare ancora una volta sul fatto compiuto, risoluto come non mai a continuare e a completare sul continente l'impresa che fino allora aveva dato così miracolosi risultati. La situazione era per altro condizionata da diversi fattori non trascurabili, che è bene ricordare sinteticamente per tratteggiare un quadro completo dello sfondo psicologico e militare in cui il passaggio dello Stretto venne effettuato.

37. Disastrosi per i borbonici erano evidentemente i patti, che il 28 luglio erano stati firmati a Messina da Tommaso de Clary, Maresciallo di Campo, comandante le truppe napoletane, e dal generale Giacomo Medici. I regi si impegnavano ad abbandonare al suo destino la Sicilia, senza però ricevere in contropartita la minima garanzia contro l'invasione del continente; un contingente di truppe borboniche, inoltre era bensì autorizzato a rimanere a presidio della cittadella di Messina, ma «*con la condizione di non dovere, in qualsiasi avveni-*

---

(11) *La Liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, Bologna 1949, pagg. 328 e 329.

(12) *Carteggio Nigra-Cavour 1858-61*, vol. IV, Bologna 1929, pagg. 122-125.

(13) *Liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pag. 2. Di ben diverso tenore era la famosa «*seconda lettera*» inviata a Garibaldi dal re Vittorio Emanuele per mezzo del suo ufficiale d'ordinanza capitano Giulio Litta Modigliani alla fine di luglio: lettera rimasta ignota per cinquant'anni e pubblicata soltanto nel 1909, sulla rivista "*Il Risorgimento italiano*", dal colonnello Domenico Guerrini che l'aveva rinvenuta nell'archivio di casa Litta Modigliani a Milano. Ma anche tale «*seconda lettera*» parrebbe essere più l'espressione di idee personali del Re che non lo strumento di un estremo doppio gioco politico di Cavour.

mento, recar danno alla città, salvo il caso che tali fortificazioni venissero aggredite, o che i lavori di attacco si costruissero nella città medesima»: e cioè, praticamente con l'impegno di non partecipare alle ostilità sino al termine della guerra. Infine, il punto 6) della Convenzione stabiliva che il commercio marittimo avrebbe dovuto rimanere completamente libero per entrambe le parti: e non è chi non veda come una clausola del genere si risolvesse in un enorme svantaggio per i soli napoletani, il cui compito, al contrario, in un immediato futuro, avrebbe dovuto consistere principalmente, se non unicamente, nello sbarrare lo Stretto al fine di impedire ogni contrabbando di uomini e di armi tra le due sponde (14). Tuttavia, sebbene la convenzione Medici-Clary sancisse la pessima situazione dei borbonici, avviliti per i continui insuccessi e indeboliti dal dilagare, nelle loro file e soprattutto nei loro quadri, delle diffidenze e delle reciproche gelosie, d'altronde non molto meno difficili erano le condizioni in cui versavano i garibaldini, mancanti di viveri e di medicinali (15), disordinati nei reparti e deficienti nell'armamento (16). Contrattempi in serie e ripetuti atti di indisciplina discendevano come un logico corollario dall'improvvisazione, che era irrimediabilmente alla base dell'ordinamento e del funzionamento dell'esercito di Garibaldi: e non sempre con successo si sforzavano i comandanti di ogni grado, allo scopo di correggere almeno in parte una tale deprecabile situazione (17). La conclusione stessa della Campagna di Sicilia, felice esito di un'avventura che ai più era potuta apparire agli inizi assai avventata, aveva fatto sorgere un grave problema, fonte ininterrotta di preoc-

---

(14) Cfr. AGRATI, *ibidem*, pagg. 232-36. Le lamentele della Marina, di cui il Clary parla nel suo noto telegramma al Pianell in data 28 luglio, si riferivano probabilmente anche a questo aspetto della situazione.

(15) Cfr. lettere, telegrammi e carte varie del medico dello S.M. garibaldino e delle autorità d'Intendenza, nei mesi di luglio e agosto: AST, *Marina Personale*, mazzo 363; AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 180.

(16) Cfr. ordini del giorno e carte diverse in AST, Archivio Esercito dell'Italia Meridionale, mazzo 83.

(17) «*Sono le quattro pomeridiane e non si è ancora potuto avere denari per la paga. Coi soldati a digiuno non posso imbarcarmi. La supplico quindi a volermi autorizzare a protrarre la partenza fino alle 7 qualora abbia subito i denari. Se anche oggi non è possibile averne, attendo sue disposizioni in proposito. Non mi venne ancora comunicato dalla piazza il nome del legno e le disposizioni d'imbarco*»: così il maggiore G. Pellegrino della Brigata "Sacchi", da Palermo il 4 agosto, al Ministero della Guerra, ecc.: AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 180. Ivi si trovano pure numerose pratiche relative a richieste varie di indennizzi per furti e danni compiuti dalle truppe garibaldine. Anche nei riguardi degli ufficiali, che dovevano combattere tale stato di cose, l'organizzazione era spesso deficiente: cfr. *Diario anonimo frammentario presso il Museo del Risorgimento di Milano* (già pubblicato dall'AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 237 e Appendice 17, pagg. 603-607): «*1° agosto. Arriva la Brigata "Sacchi". Il Generale dà ordine che, vista la ristrettezza delle nostre finanze, gli ufficiali dal colonnello in giù non riceveranno che 2 franchi al giorno*». A proposito di ristrettezze, si può ricordare che il Crispi, scrivendo all'Orsini il 21 luglio da Palermo, disponeva che si eliminasse l'uso della carrozza il più possibile per gli ufficiali e i personaggi che se ne servivano a spese dell'erario, AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11.

cupazione per i dirigenti garibaldini: l'atteggiamento delle truppe siciliane, tra le quali non pochi elementi ritenevano esaurito il loro compito dopo la liberazione dell'isola dal giogo borbonico e non intendevano restare più a lungo sotto le armi, istigati e favoriti dalle famiglie e dalla maggior parte della popolazione.

Indice assai eloquente di questo non felice stato di cose è una circolare diretta ai comandanti di reparto — senza data e senza firma, ma sicuramente di quei giorni ed emanata probabilmente dal Sirtori, Capo di Stato Maggiore Generale — nella quale, dopo aver rammentato la necessità di mantenere la disciplina tra le truppe, così si scongiuravano i siciliani di non voler abbandonare l'impresa di Garibaldi: «... *Ricordino essi che il Difensore di Roma, l'Eroe di Calatafimi, di Palermo e di Milazzo, non venne in Sicilia per la sola Sicilia, ma per l'Italia tutta che fu sempre nel suo cuore, in cima ai suoi pensieri. Egli non deporrà la spada se prima la sua Italia non sarà affrancata dagli interni e dagli esterni nemici che la tiranneggiano. Egli invoca oggi il braccio e l'aiuto dei siciliani, ed essi a lui vincolati da un sentimento di gratitudine come inverso il loro liberatore, sentano l'altissimo dovere di accorrere sotto la sua bandiera, combattere, morire con lui; se non lo faranno avranno la maledizione dei presenti e dei posteri. Signori comandanti, farete manifesti questi ordinamenti di patria carità, non solamente ai militi, ma ai parenti eziandio, alle madri e alle sorelle che intercederanno appo voi per il permesso di un giorno, di un mese, dei loro figlioli, dei loro fratelli. Soggiungerete anzi a queste: "Le Spartane, le donne dell'antica e della moderna Grecia, le Lombarde ai tempi della Lega, le odierne Lombarde, madri dei volontari venuti in Sicilia, non trafugavano i loro mariti, i loro figlioli, quando il nemico minacciava la patria, ma li spingevano e li infervoravano alla battaglia". Nulla di più possente del fascino che la donna esercita sull'uomo, quando è rivolto a spingerlo ad imprese gagliarde e magnanime...*» [18].

Molte notizie che serpeggiavano qua e la tra i reparti non contribuivano certamente a calmare l'inquietudine né a mantenere l'ordine: «*Da un Ufficiale del nostro Corpo» scriveva un tenente colonnello al generale Sirtori «ci viene manifestato che esiste un complotto di soldati volontari siciliani, i quali, nella speranza di un maggior soldo, tenteranno verso sera di correre al nemico in Cittadella; ciò mi credo in dovere di annunciarle, onde possa prendere le misure che crede migliori, mentre dal canto nostro abbiamo dato disposizioni per sorprendere questi disertori*» [19]. E dieci giorni più tardi, il 17 agosto, il medesimo, sempre al suo generale: «*Nelle attuali circostanze e con lo spirito dominante ne' Corpi, riesce oltremodo difficile ottenere dai medesimi qualunque sia sorta di lavoro...*» [20].

---

(18) AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 83.

(19) Ten. col. Spangano, Capo di S.M. della II Brigata della 15ª Divisione (quella comandata da Eber), al generale Sirtori, Capo di S.M.G., da Messina in data 7 agosto: AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 95.

(20) *Ibidem*. In altre carte dello stesso mazzo si trovano notizie di disordini, di armi rese inservibili, di sparatorie avvenute per errore o per divertimento, ecc..

Oltre alle voci disfattistiche e allarmistiche [21] ed alla svogliatezza che discendeva dalla rilassata disciplina, gravi fatti erano fonte di ansia. A parte l'instabile umore delle popolazioni, rivelato soprattutto da quel triste e notissimo episodio di Bronte che Bixio risolse, come ognuno sa, con severità estrema [22], tra le truppe garibaldine costrette ad un ozio forzato sulle rive dello Stretto continuavano a verificarsi numerosi casi di violenze e ruberie, imputabili questa volta non ai soli volontari isolani. Garibaldi stesso si vide obbligato ad emanare da Messina, il 30 luglio, un ordine del giorno nel quale esortava i suoi soldati ad evitare i furti e le depredazioni in danno alle popolazioni rurali (poveri figli della campagna), specialmente al momento in cui stava maturando la frutta. E la non episodicità di tale fenomeno, che per le sue proporzioni era tale da allarmare persino i medici dell'esercito, viene confermata dal capo medico Pietro Riposi, in una sua lettera dal Faro in data 13 agosto, alla quale lo S.M. fece seguire due giorni dopo un' apposita circolare [23]. Infine, oltre alla frequenza delle diserzioni temporanee o definitive, aveva luogo assai di frequente un altro deplorevole fenomeno, tipico di quell'armata raccogliticcia tenuta insieme unicamente dall'energia e dall'ascendente personale dei capi: il passaggio da un reparto all'altro per iniziativa dei singoli [24], moda che divenne in breve contagiosa.

Eppure, in simile difficoltosa situazione, tra tanti e così gravi ostacoli dipendenti da uomini e cose, da amici e nemici, Garibaldi e i suoi collaboratori, con straordinaria tenacia e con incrollabile fede nel successo finale, continuavano iperterriti ad organizzare l'attacco al continente. L'artiglieria sistemata alla Punta del Faro [25], sull'estremità nord-est dell'isola, poteva ormai battere un largo

---

(21) È interessante osservare come in un primo momento, la vista delle navi borboniche in crociera, con lo spettacolo imponente di forza che presentavano, abbia esercitato una certa impressione sui volontari; così nelle memorie del garibaldino inglese J. DUNNE si trova l'affermazione che la traversata dello Stretto appariva assai difficile, per la presenza delle «... *fregate napolitane che continuamente bordeggiavano a poca distanza per invigilare le coste*» (*Servizi prestati all'Italia nel 1860*, Torino 1862, pag. 121). Non potevano sapere, i soldati di Garibaldi, che di energico, in quelle circostanze, non vi erano che le istruzioni trasmesse dal governo di Napoli alla Marina, già minata dai dubbi e dalle indecisioni. Cfr. lettera del Re al Salazar da Napoli il 28 luglio 1860, in A. SALADINO, *L'estrema difesa del Regno delle Due Sicilie, cit.*, pagg. 41-2.

(22) Troppa severità, riteneva il capitano Lambert, *senior officer* della Marina britannica sulla costa sicula orientale: cfr. il rapporto del 14 agosto da Napoli del contrammiraglio Mundy al vice ammiraglio Martin, P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828. In appendice n. XXX. Per i disordini di Biancavilla cfr. anche AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 28.

(23) Tutti questi documenti e parecchi altri di analogo tenore, in: AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 83.

(24) Cfr., per la Brigata "Eber": AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 95. *Ibidem*, numerosi altri esempi: il 20 agosto passarono lo Stretto, diretti dal continente alla Sicilia, 460 nuovi volontari, i quali vennero assegnati alla Brigata; il 22 agosto Eber lamentava che parecchi militari erano spariti dal suo reparto per passare di propria iniziativa ad altre unità; ecc..

(25) Erano in tutto 35 cannoni tutti tolti al nemico: 12 pezzi da posizione da 24; 6 pezzi da campo; 6 pezzi da montagna ed 11 mortai.

tratto di mare sulla rotta più breve attraverso lo Stretto di Messina: tra questa città e il Faro era stato condotto a termine un notevole concentramento di truppe, al cui rifornimento e riarmamento si andava provvedendo nei limiti del possibile; nel contempo, si riunivano a Messina e sulla costa a nord dell'abitato tutti i natanti — pochissimi bastimenti e molte barche pescherecce — che la improvvisata Marina siciliana era riuscita a stento a mettere insieme. Il complesso di tali imbarcazioni, in numero di 170 (assai meno, quindi, di quelle 665 unità esistenti sulla costa settentrionale dell'isola che erano state censite ai primi di luglio dal capitano Lavarello appositamente inviato in esplorazione), ebbe il pomposo nome di «Flottiglia leggera» ed il comando ne fu affidato a Salvatore Castiglia. Questi si affrettò ad organizzare le sue forze, distribuendo i natanti in divisioni e squadriglie: a capo di ciascuna delle quattro divisioni mise un ufficiale di provata capacità: il timoniere del *Piemonte*, Andrea Rossi, con 50 barche sotto di sé, e, con 40 barche ognuno, il capitano di corvetta Antonio Sandri, il capitano Giuseppe Marini e l'ingegnere Paolo de la Flotte, ex ufficiale della Marina francese, destinato a cadere eroicamente dopo pochi giorni sulla costa calabra. Nessuna delle 170 imbarcazioni era armata: una relativa protezione doveva essere assicurata alla flottiglia leggera da altre cinque imbarcazioni munite di cannoncini, che furono battezzate, non senza palese esagerazione, «cannoniere», e che manovravano, dirette da un vecchio marinaio, Bartolomeo Loreto, alle dipendenze personali del Castiglia [26].

Sebbene presso qualche storico dell'inizio di questo secolo la concezione di sbarchi da effettuarsi mediante l'impiego di materiale leggero abbia suscitato un certo entusiasmo [27], e quantunque le amplificazioni giornalistiche presentassero allora all'opinione pubblica quelle povere 170 barche pescherecce come una specie di *Invencible Armada* [28], tuttavia non si può non riconoscere che, su un piano strettamente militare e navale, l'efficienza della flottiglia era presso che trascurabile, soprattutto se commisurata all'importanza e alle difficoltà del compito che le si attribuiva: di traghettare un Esercito intero, con armamento e impedimenta, al di là dello Stretto di Messina, sfuggendo alla vigilanza della Marina di Napoli o addirittura superandone il contrasto.

---

(26) Cfr., ROMITI, *cit.*, pag. 303.

(27) *«A chi oggi riguarda il modo col quale i Giapponesi presero terra in Corea e nella penisola del Liao, giovandosi dei loro Sampan, non può sfuggire che Garibaldi li aveva preceduti nell'uso di materiale remiero»*, A.V. VECCHI, *Garibaldi uomo di mare*, in *"Rivista Marittima"*, maggio 1910, pag. 319.

(28) *"L'Illustrated London News"* del 4 agosto: secondo informazioni del 2 agosto da Marsiglia, Garibaldi starebbe preparando 300 navi a Messina per traghettare le sue truppe in Calabria.

38. Ma quale era, in questa fase decisiva della guerra, l'efficienza e il morale della Marina di Napoli? Nella risposta a tale quesito è la chiave della questione, la spiegazione prima del nuovo sorprendente successo delle camicie rosse.

Sostanzialmente, il giudizio sulla Marina napoletana nel momento cruciale del passaggio dello Stretto trova concorde la storiografia, anche se dibattute ne sono le cause: tradimento vero e proprio [29], o non piuttosto «... ambiente meridionale e tradizione di inquietudine e di leggerezza», come scriveva il De Cesare [30], ricordando che gli stessi Borbone avevano contribuito a spegnere l'entusiasmo nella flotta [31], preparandola psicologicamente a divenire preda di uno stato d'animo particolare, simile alla coscienza della propria inutilità. Certo è però che alcuni documenti pubblicati dall'Agrati, il quale li ha tratti dall'Archivio Sirtori, sembrerebbero comprovare l'esistenza di segrete intese tra il comando garibaldino ed ufficiali della Marina borbonica al momento del passaggio dello Stretto: si tratta di lettere, anonime naturalmente, alcune scritte con la medesima calligrafia, altre che appaiono di diversa mano, le quali riportano notizie su movimenti e concentramenti di truppe napoletane sulla costa calabrese, segnalano posizioni di navi regie e trasmettono suggerimenti e consigli circa il punto più adatto per sbarcare di sorpresa, assicurando devozione e complicità [32]. Non si può dimenticare, d'altra parte, che su sollecitazione del Cavour [33], l'ammiraglio Persano aveva intrattenuto relazioni sempre più cordiali con gli ufficiali napoletani, al punto da poter, il 6 agosto, affermare, scrivendo al ministro: *«Gli Stati Maggiori di questa Marina si possono dire tutti nostri, pochissime essendo le eccezioni...»* [34].

---

(29) Sulla questione, e sul diverso pensiero dei protagonisti stessi e degli storici al riguardo, cfr.: PERSANO, *Diario privato politico-militare dell'amm. Carlo di Persano nella Campagna navale degli anni 1860-61*, Firenze 1869, vol. I, pag. 93 e segg.; RANDACCIO, *Storia delle Marine militari italiane dal 1750 al 1860 e della Marina Militare italiana dal 1860 al 1870*, Roma 1886, vol. I, pag. 240; GUERRINI, *Lissa*, Torino 1907, vol. I, pagg. 179-186; AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 321 e segg.; BATTAGLINI, *Il crollo militare del Regno delle Due Sicilie*, Modena 1938, Parte I, pagg. 41-61; Idem, *L'organizzazione militare del Regno delle Due Sicilie*, Modena 1940, pagg. 252-54.

(30) *La fine di un regno*, 3ª edizione, Città di Castello 1909, vol. II, pag. 348.

(31) Il triste ritorno dalla guerra del 1848, voluto dal re, era valso di certo a screditare ulteriormente i Borbone di fronte alla Marina.

(32) AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 321 e segg.. Vi si leggono frasi del seguente tenore: *«Onorevole Signor Generale, questa notte ero riuscito nell'intento, giacché la linea di Punta Pezzo a Torre Cavallo era stata solo a me affidata e certo non ho recata molestia alcuna né ho cercato di veder niente: spero mi renderete questa giustizia... Questa notte vi consiglio di non operare ove dite, giacché tutta la sorveglianza sarà in tal sito... Invece per terra portate le truppe a Campanaro Lungo: colà fate l'imbarco e facendovi largo sbarcate sopra Sant'Agata, sempre però radendo la costa... Tale sito è guardato solo dal FIERAMOSCA il quale nella notte si tiene fermo in mezzo al Faro, cercando di non vedere...»*; e ancora *«Fra Scilla e Reggio si riunisce sempre più forza napoletana, quindi vi consiglio di tentare sempre a mezzogiorno...»*.

(33) *La liberazione del Mezzogiorno*, vol. I, *cit.*, pag. 329.

(34) *La liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pag. 28.

Alcune di queste eccezioni però come si è già accennato, erano in linea sullo Stretto: il Salazar, «fedele al Re, ma poco energico e malamente obbedito» [35], comandava la squadra; il Flores, comandante del *Borbone*, uomo energico e risoluto, il quale, secondo il Morisani [36], avrebbe il 23 agosto con la sua sola fregata ridotto al silenzio le batterie garibaldine di Punta Faro; il Besia, che comandava l'*Aquila*, ufficiale capace e leale verso il suo Re, del quale si scrisse fosse stato trattenuto dai suoi superiori, quasi che lo sbarco fosse ineluttabile, dall'attaccare la flottiglia garibaldina durante i preparativi per le operazioni di traghetto [37]. Inoltre gli equipaggi erano rimasti fedeli, nella stragrande maggioranza, alla causa borbonica ed era il timore delle loro reazioni che tratteneva quegli ufficiali che patteggiavano per Garibaldi dall'agire ancor più concretamente: lo rivela anche una frase di una delle lettere pubblicate dall'Agrati: «*Arenare è la mia idea* — scriveva l'anonimo corrispondente — *ma stando la notte in zaffarancio di combattimento, ho tutta la gente sopra e il primo pilota sul ponte affianco a me*» [38].

A contrastare un eventuale, per quanto improbabile, ritorno di energia della flotta napoletana, si è creduto da molti [39], che fosse sempre disponibile la squadra sarda incrociante nelle acque del Regno delle Due Sicilie. Il che è vero soltanto fino a un certo punto. La condotta delle unità navali dipendenti dal Persano nello Stretto di Messina è assai significativa, a lumeggiare l'incerto e talvolta contraddittorio atteggiamento piemontese durante la crisi. Si sono già citate le istruzioni che erano state trasmesse al Persano dal Cavour; ancora il 7 e il 9 agosto, scrivendo al Villamarina e al Persano, Cavour le confermava [40], mentre si adoperava con ogni sforzo per far scoppiare un moto liberale a Napoli, onde battere sul tempo il Dittatore. L'ammiraglio andava raccogliendo, dal canto suo, la maggior copia possibile di informazioni su tutto ciò che avveniva sia in cam-

---

(35) D. MORISANI, *Ricordi storici. I fatti delle Calabrie nel Luglio e Agosto 1860*, Reggio Calabria 1872, pag. 32. Secondo l'opinione del DE CESARE, vol. II, *cit.*,pag. 258, forse persino il Salazar avrebbe tradito: per il fatto di aver trasportato a Palermo, invece che a Marsala come gli era stato prescritto, una brigata di truppe regie che avrebbe potuto esercitare un'influenza decisiva per l'ulteriore andamento della Campagna, qualora fosse stata disponibile sul luogo agli inizi della marcia di Garibaldi. L'apprezzamento appare eccessivo.

(36) MORISANI, *cit.*, pag. 33.

(37) MORISANI, *cit.*, pag. 34.

(38) AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 321.

(39) Ultimo in ordine di tempo il Romiti, *cit.*, pag. 290, il quale scrisse che la Divisione Navale del Persano «era divenuta tutrice manifesta della rudimentale Marina siciliana e di ogni mossa che Garibaldi compiva sul mare».

(40) *La liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pagg. 30-31 e 49. In quest'ultima si esprimeva il convincimento, contrastante con il parere del Persano (cfr. *supra*, nota 7) che Garibaldi «*...non troverà alcun ostacolo durante lo sbarco, stante il contegno della Marina napoletana*».

po garibaldino sia in campo borbonico, attraverso varie fonti, diplomatiche [41], militari [42], e segrete, ma non sempre riusciva ad avere una chiara visione degli avvenimenti che si susseguivano con tanta rapidità. Legato, del resto, agli ordini ricevuti da Torino, doveva sforzarsi di mantenere un'apparente neutralità e di mascherare quanto più abilmente possibile la protezione e l'assistenza accordate di fatto ai garibaldini: da ciò una certa tortuosità nel suo comportamento, la quale è manifestata soprattutto nelle istruzioni riservate da lui trasmesse in data 8 agosto, da Napoli, all'Albini, che era stato lasciato con le fregate *Vittorio Emanuele* e *Carlo Alberto* nello Stretto di Messina. In esse il Persano appare alquanto ambiguo nel prescrivere al suo sottordine la linea di condotta da seguire qualora gli avvenimenti precipitassero: il comandante della stazione di Messina avrebbe dovuto, in sostanza, proteggere la spedizione di Garibaldi, ma nello stesso tempo guardarsi bene dal compiere atti di aggressione.

La difficoltà di una corretta interpretazione di simili ordini giustificava la perplessità dell'Albini: la parola «spedizione» indicava forse anche il passaggio dello Stretto? Ma nell'angusto braccio di mare incrociavano, in forze assai superiori a quelle sarde, le navi da guerra napoletane: come avrebbe dovuto condursi il comandante della stazione, nel caso di un intervento pesante della flotta borbonica in difesa della Calabria? Ed ecco l'Albini, dopo i primi minori tentativi di sbarco, quando esisteva ancora il pericolo di un'intensificata attività della Marina del Re di Napoli, scrivere preoccupato al suo ammiraglio in data 12 agosto: «*Nelle istruzioni segrete in data 8 volgente da Napoli sull'incarico che mi prescrive di assumere il comando della stazione di Messina, la S.V. Ill. ma m'ingiunge di proteggere la spedizione del generale Garibaldi, ma senza farmi mai aggressore; ora la spedizione del Generale in questo momento è lo sbarco in Calabria e per proteggerlo mi sarebbe impossibile di mantenere un'attitudine che non fosse positivamente aggressiva, quindi essendo mio intendimento di tenermi strettamente con la massima esattezza agli Ordini del mio Capo, io sono a pregarla di favorirmi sul proposito quei maggiori schiarimenti che valgano a togliermi da ogni incer-*

(41) Particolarmente attivi in questo campo gli agenti diplomatici sardi: si veda, ad esempio, tra i tanti documenti che lo comprovano, quanto comunicava il Console di Sardegna a Messina al Persano fin dal 18 giugno: «*Ill.mo Sig. Conte, Ho l'onore di confermare alla S.V. Ill.ma il precedente mio rapporto del 13-14 and.te... Collo stesso omettei dirle che il battaglione Carabinieri a piedi partì da questa per Pizzo la sera del 13 in rimpiazzo all'8° Cacciatori, perché questo battaglione quando ebbe ordine di muovere a quella volta si ammutinò e protestò... Ieri partirono 4 compagnie di soldati...*», ACR, *Ministero della Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. giugno.

(42) Gli ufficiali della flotta sarda adempivano diligentemente il loro dovere di rendere edotto l'ammiraglio di tutto quello di cui venivano a conoscenza: frequentemente si scambiavano anche notizie tra loro: così il Galli della Mantica, comandante della *Carlo Alberto*, scriveva il 12 agosto al comandante della *Vittorio Emanuele*, di stazione come lui a Messina: «*I due punti di concentramento di truppe napolitane in Calabria sono Monteleone e Reggio. Il primo è comandato dal maresciallo Vial, il 2° dal Generale Brigante* (sic)», ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. agosto.

tezza, assicurandola intanto che non ometterò d'impiegare tutte quelle sollecitudini, che i desideri del generale Garibaldi potessero reclamare, conciliando il mio operato con le norme che la S.V. Ill.ma mi ha sempre tracciato nelle istruzioni anteriori» [43].

Il Persano, il giorno 13, inviò all'Albini diverse lettere di istruzioni e, due note che tuttavia indicavano sostanzialmente entrambe la medesima linea di condotta: non prendere parte a tentativi garibaldini di varcare lo Stretto, né appoggiarli direttamente. Il giorno seguente l'Albini confermò [44].

In realtà, come vedremo, a tali concetti si informò costantemente il modo di comportarsi della Marina del Re di Sardegna nei riguardi del passaggio dello Stretto: neutralità, sia pure benevola, nei confronti di Garibaldi, grande deferenza per la persona del Generale e «*sollecitudine*» nell'ascoltarne i desiderata, ma nessun effettivo sostegno, nessuna reale collaborazione pratica. A cose fatte, poi, nonostante tutte le «*sollecitudini*» dell'Albini, i sardi non riuscirono nemmeno ad arrivare in tempo per salvare il *Torino* dalle cannonate borboniche, mentre un nuovo atteggiamento più favorevole a Garibaldi incominciò ad essere preso in considerazione dal Persano solamente a passaggio effettuato e dopo che il Dittatore si trovava già in Calabria [45]. Ma riprenderemo ancora questo discorso dopo aver esposto i fatti che condussero l'esercito rivoluzionario nel continente.

39. I garibaldini, dunque, fecero tutto da soli. Malgrado il disordine e la disorganizzazione, malgrado la carenza dei mezzi materiali, in una situazione caratterizzata da quei fattori che si sono ricordati, la straordinaria aggressività dell'esercito volontario ebbe ragione di tutte le difficoltà e di tutti gli ostacoli. Di tale aggressività avevano dato prova ben presto, non appena concentrate a Punta Faro, le imbarcazioni della flottiglia leggera agli ordini dell'ex comandante del *Piemonte*. Nei primi giorni di agosto si erano infatti avuti alcuni tentativi, per altro abortiti, di traversata; ed un giorno, addirittura, tre cannoniere garibaldine tentarono di catturare un bastimento a vapore napoletano adibito a trasporto, stringendolo con decisa manovra contro la costa siciliana; ma la nave fu svelta a contromanovrare per disimpegnarsi dalla morsa, finché l'intervento tempestivo della fregata borbonica *Fulminante*, al comando del C.V. Salazar, minacciò di portare all'affondamento delle tre unità leggere: queste, tuttavia, riuscirono infine a cavarsela senza danni e con soltanto qualche ferito a bordo [46]. Cronache

(43) Lettera confidenziale n. 68 del 12 agosto 1860 dell'Albini al Persano, ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. agosto.

(44) *La liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pagg. 84 e 86-87.

(45) *Ibidem*, pag. 134. *Persano a Cavour il 23 agosto: «Garibaldi me demande protection pour faciliter le passage du restant de ses troupes. Je pense qu'il ne faudrait pas le lui refuser: toujours sauvant les apparences...».*

(46) AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 283 e segg.; MORISANI, *cit.*, pagg. 36-37, che fa una colpa al Salazar di non aver nemmeno tentato di affondare o catturare le cannoniere.

vive e pittoresche di quelle azioni, e del più consistente tentativo che seguì il 9 agosto, ci sono state tramandate da testimoni oculari [47].

Mentre sulla riva siciliana dello Stretto, Garibaldi e i suoi cercavano febbrilmente di riorganizzarsi e di prepararsi al balzo verso il continente e mentre si faceva pertanto tutto il possibile per elevare l'efficienza e il morale dell'esercito rivoluzionario [48], si pensò di tentare un colpo di mano che, in caso di riuscita, avrebbe potuto segnare molti punti a vantaggio dell'immediata invasione della Calabria. Da Punta Faro, un gruppo di uomini [49] avrebbe dovuto dirigere nottetempo verso la sponda opposta, sotto la guida del colonnello Benedetto Musolino, calabrese, il quale dava assicurazione di avere già stretto degli accordi segreti con la guarnigione del forte borbonico di Alta Fiumara, tra Cannitello e Scilla, uno dei tre che dominavano la parte settentrionale dello Stretto: con lui sarebbero andati alcuni ufficiali capaci e di provato valore, Missori, Cattabeni, Bezzi, Nullo e Alberto Mario. Lo stesso Musolino — in un suo posteriore esposto al Ministro della Guerra, generale Petitti di Roreto, redatto il 5 luglio 1862 e inteso a rivendicare il diritto a risalire dal ventiduesimo al terzo posto nel ruolo di anzianità dei colonnelli dell'Esercito meridionale — parla in questi termini di quel primo forzamento dello Stretto: «*... Intendo parlare del passaggio del Faro, accennato di sopra* [50]*, operazione che può e deve mettersi alla pari con qualunque altro fatto splendido della Campagna del '60, non escluso forse lo stesso sbarco a Marsala. Imperocché trattavasi di valicare lo Stretto con barchette a remo, attraverso 8 fregate a vapore borboniche, che v' incrociavano di giorno e di notte con la più tenace vigilanza. Trattavasi di approdare su una spiaggia occupata alla lettera da oltre 20 mila uomini di buona truppa, fanatici del loro re, e che erano pervenuti di un passaggio che doveva eseguirsi da un momento all'altro. Trattavasi di sfondare questa prima linea, e poscia guadagnare l'interno, suscitare l'insurrezione nelle città e nei villaggi, richiamare su di me le forze nemiche; affinché sgomberato in parte il litorale, il generale Garibaldi potesse passare col grosso*

(47) A. MARIO, *Camicia rossa*, Torino 1870; C.S. FORBES, *The campaign of Garibaldi in the two Sicilies, cit.*.

(48) Un singolare documento di quei giorni è in AST, *Archivio dell'Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 95: trattasi del seguente dispaccio del Capo di S.M.G. al Colonnello Brigadiere Eber, da Messina il 4 agosto 1860: «*Il Dittatore ha disposto che i soldati prendino il caffé. Si previene quindi V.S. perché mandi a provvederne all'Intendenza. Il locale della distribuzione è il Teatro Marittimo, discesa dei Greci alla marina. È aperto dalle due pomeridiane alle cinque*».

(49) Ne sbarcarono in Calabria 188 in tutto: 60 elementi del Battaglione "Bonnet", 120 di Corpi diversi, con 8 ufficiali (AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, Appendice 9, pag. 589).

(50) Vale a dire nello «*Stato di Assento*», in cui erano raccolte tutte le notizie relative alle Campagne, ai servizi prestati, alle decorazioni, ecc.. Nello stato di servizio l'episodio di cui si tratta è indicato come segue: «*... Passaggio del Faro ad Altafiumara, con 200 soli uomini e con barchette a remo; malgrado la vigilanza di 8 fregate a vapore, che incrociavano nello Stretto di giorno e di notte...*» AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 48, fasc. 155, che contiene la pratica personale del Musolino, con l'esposto e con copia di alcune lettere di Garibaldi, già note.

dell'Esercito senza pericolo di essere aggredito immediatamente da forze importanti. Erano necessari per riuscire in una impresa tanto arrischiata, audacia, accorgimento, infaticabile attività. Il generale Garibaldi degnossi di affidare a me tanta operazione; ed io alla testa di una piccola colonna di 300 circa bravi, anzi di ciò che l'Esercito contasse di più bravo e generoso, l'eseguii felicemente. Valicai lo Stretto come una saetta nella notte dagli 8 ai 9 di agosto, ingannando la crociera nemica, una fregata della quale, ancora pochi minuti, avrebbero mandato a picco tutte le mie barchette: approdando sul lido calabrese trovo un reggimento borbonico che mi aspetta, mi fo strada attraverso di esso, fo alcuni prigionieri e guadagno rapidamente le alture dei monti: sollevo dappertutto la campagna; il nemico muove con oltre 10 mila uomini contro di me per circuirmi e schiacciarmi; io non potendo colla mia piccola colonna affrontare delle forze esorbitantemente superiori ne sconcerto tutte le previsioni e le combinazioni e con delle marce e contromarce rapidissime, e sempre in senso opposto lo richiamo tanto nell'interno che Garibaldi dopo 10 giorni, ossia ai 19 di agosto, poté tranquillamente approdare a Melito, dove io mi congiunsi con lui il giorno 20 per marciare con lui sopra Reggio. Fu Fortuna? Ne convengo, giacché io non pretendo di essere uomo straordinario. Ma Vostra Eccellenza sa purtroppo che nei fatti di guerra la fortuna contribuisce per 3/4 parti, però quando questa fortuna arride, diventa merito per colui a favore del quale si pronuncia...».

In realtà, con buona pace del Musolino, che descrive in maniera così alata gli avvenimenti, senza ammettere di aver perlomeno peccato di avventatezza nel dare per sicura l'occupazione del forte di Alta Fiumara, le cose erano andate alquanto diversamente. Molto più esatta era la narrazione che dell'approdo fece un altro dei partecipanti, il Cattabeni, in una sua lettera a Garibaldi dal convento di Fiumara, che incominciava così: «*Mio generale, abbiamo tutto mancato...*» [51]. Infatti, le barche, durante la traversata, non avevano mantenuto tutte la medesima rotta, come era stato prescritto [52], ma alcune si erano allargate eccessivamente, anche a causa delle correnti, sì da perdere il contatto, raggiungendo la riva calabrese in punti diversi da quelli stabiliti; un' altra parte dei natanti, al comando del De Flotte, dopo lungo vagare su una rotta troppo a nord, con il pericolo di incappare nella crociera napoletana, era stata costretta a tornare indietro. Il grosso, approdato qua e là alla spicciolata, si era indugiato sulla spiaggia incerto sul da farsi, finché il fortuito incontro di alcuni con una pattuglia borbonica aveva scatenato un gran fuoco a casaccio di fucileria e artiglieria, e allora Musolino e i suoi avevano preso la strada dei monti, rinunciando a tentare l'espugnazione del Forte.

Effettivamente la spedizione Musolino fu «*dura e non vana, poiché essa era stata... una spina pungente nel vivo delle carni nemiche, e poiché aveva suscitato nei paesi*

---

(51) Vedi il testo in AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 291.

(52) L'ultima raccomandazione di Garibaldi, all'atto della partenza, era stata quella che nessuno perdesse di vista la vela latina della barca di testa, che recava a bordo il Musolino.

tutti di Calabria ansie e speranze, agitazioni e allarmi, che al Dittatore spianarono la via»[53]; ma Garibaldi restò, il 9 agosto, piuttosto deluso dall'esito dell'impresa e dovette far ridiscendere a terra i 2.000 uomini che aveva imbarcato sui vapori *Oregon, City of Aberdeen* e *Duca di Calabria*, nella speranza di poterli sbarcare sulla riva opposta, se Musolino fosse riuscito davvero ad impadronirsi del forte di Alta Fiumara. Una delle concause del fallimento di questa traversata e di altre del genere consisteva, a detta degli osservatori, nel «... *nessun animo dei remiganti, per lo più pescatori, i quali al momento buono si abbandonano...*»[54].

Ogni giorno i volontari reiteravano i loro tentativi, che finivano soltanto per dar luogo a dei duelli di artiglieria e di fucileria tra le forze opposte. Una spedizione alquanto più numerosa delle precedenti venne organizzata per la notte dall'11 al 12 agosto, nell'intento di portare rinforzi alla colonna Musolino-Missori: vi presero parte circa 600 uomini della Brigata "Sacchi", i quali avrebbero dovuto sbarcare, come i primi, sotto Alta Fiumara. Ma le cinquanta barche del Castiglia adibite al trasporto di questo contingente, avvistate per tempo dalla costa calabra, vennero accolte da un nutrito fuoco e furono obbligate ad invertire la rotta rientrando alla base di Punta Faro, senza che le unità borboniche in crociera intervenissero[55].

Queste azioni di forzamento, per quanto sporadiche e non decisive, non mancavano di tenere in allarme l'opinione pubblica in tutta Europa. Si può dire che quasi quotidianamente i giornali dessero Garibaldi per sbarcato sulla Penisola: le voci del passaggio comparvero per tutta la seconda decade di agosto sui periodici inglesi[56], come sui fogli di tutte le maggiori editorie nazionali. A un certo punto la Marina sarda stessa contribuì involontariamente ad avvalorare le dicerie, comunicando telegraficamente al Comando Generale a Genova l'avvenuto passaggio di Garibaldi la sera del 14 agosto[57]; intanto dei privati cit-

---

(53) AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 319.

(54) Così l'Albini al Persano, nel suo rapporto del 14 agosto, in *La liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pag. 87. Anche il DUNNE, *cit.*, pag. 122, lo conferma.

(55) Cfr. LODI, *Memorie relative al marino Salvatore Castiglia*, Palermo 1861, *passim*; MORISANI, *cit.*, pagg. 2-3 e 5; RANDACCIO, *cit.*, vol. I, pag. 237. Eppure, a quanto scriveva l'*Illustration* il 18 agosto, pag. 98, «... *il ministro napoletano... ha fatto sapere alle potenze, e soprattutto al governo di Torino, che la squadra napoletana aprirà il fuoco sulle navi di bandiera sarda che tenteranno di sbarcare truppe di Garibaldi*». Nessuno, naturalmente, prese sul serio la minaccia, ammesso che venisse avanzata con l'energia descritta dal giornale francese.

(56) "*L'Illustrated London News*" dell'11 e del 18 agosto. Molto meglio informato, salvo qualche errore di nome, risultava invece il Comando in Capo della Flotta del Mediterraneo; cfr. il rapporto del 14 agosto da Napoli del contrammiraglio Mundy al vice ammiraglio Martin, P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828. Appendice n. XXX.

(57) Telegramma del Comando della *Gulnara*, spedito da Cagliari il 14 agosto alle ore 10 e mezza di sera, diretto al Comando Generale della Regia Marina a Genova e quivi giunto il 15 agosto: «*Spedizione sbarcata Palermo il 13. ISÈRE non giunto rimasto Terranova. Al momento partenza giunge dispaccio Garibaldi sbarcato a Scilla*», A.U.S.M.M., Roma, cassetta 42, fasc. 2.

tadini, i soliti «*bene informati*», scrivono ai loro parenti che il dittatore è bensì sbarcato, ma ha anche subìto una sconfitta [58]; e persino il cardinale Antonelli, infine, sembra essersi adattato pessimisticamente, con qualche giorno di anticipo, al fatto compiuto del trionfo della rivoluzione con la invasione della Calabria [59].

Stavano intanto maturando dei nuovi avvenimenti, e dovevano essere decisivi.

40. Agostino Bertani aveva organizzato in Liguria e in Toscana una nuova spedizione garibaldina, la quale, secondo le intenzioni dei mazziniani, avrebbe dovuto essere destinata all'invasione dello Stato pontificio, per completare l'opera di conquista nazionale della Penisola; aprendo un secondo fronte nell'Italia centrale, una tale spedizione avrebbe avuto inoltre l'effetto di contribuire validamente ad alleggerire la pressione contro Garibaldi delle forze borboniche ancora efficienti sul fronte meridionale [60]. Naturalmente, come era proprio della mentalità mazziniana, tutto questo programma non teneva abbastanza conto delle enormi difficoltà e complicazioni che sarebbero potute nascere in campo internazionale. Vi pensava, invece, il conte di Cavour, il quale, anche nel costante timore che nuovi travolgenti successi finissero per gettare l'Italia nascente in braccio ai «rivoluzionari», operò in maniera da indurre la nuova spedizione a dirigersi, volente o nolente [61], verso la Sicilia. A capo di essa trovavasi il Pianciani, con il tedesco G. Rustow quale Capo di S.M.; il piano predisposto prevedeva un'adunata generale nel Golfo degli Aranci, ma le navi che trasportavano i volontari trovarono ad aspettarle nel punto di riunione indicato alcune unità della Marina

---

(58) Lettere, *cit.*, di un anonimo congiunto a Mons. Randi, Delegato Apostolico della Provincia di Ancona: in data 14 agosto 1860: «*... è vero lo sbarco delle truppe di Garibaldi nelle Calabrie, ma è pur vero che è stato anche battuto in qualche parte...*», ASR, *Miscellanea di carte politiche riservate*, b. 132, fasc. 4693, n. 502.

(59) Lettera del cardinale Antonelli, Segretario di Stato, al Nunzio Apostolico a Parigi, in data 18 agosto 1860: «*... compiutisi i fatti della Sicilia e propagatosi già il fuoco in terra ferma...*», ASR, *Miscellanea di carte politiche riservate*, b. 136, fasc. 4895 C..

(60) Cfr. ROMITI, *cit.*, pag. 301. Il 31 luglio da Parigi, scrivendo all'Antonelli, ne parlava il Sacconi, accennando all'intervento francese presso Cavour, che aveva promesso di mandare due navi da guerra per impedirlo, ASR, *Miscellanea di carte politiche riservate*, b. 136, fasc. 4895 C..

(61) Senza dubbio, più nolente che volente: a bordo delle navi vi furono molti tumulti e il Pianciani, arrivato in Sicilia, si dimise. Cavour intanto si garantiva ordinando all'ammiraglio Persano di inviare navi in crociera lungo le coste dello Stato pontificio per prevenire eventuali colpi di testa. Cfr., tra gli altri, CESARI, *cit.*, il quale ricorda, a pag. 155, il telegramma del 15 agosto relativo al *Mozambano* e al *Tripoli*, da destinare alla crociera protettiva dinanzi alle coste della Toscana e del Lazio.

piemontese, le quali le costrinsero a proseguire alla spicciolata per la Sicilia [62]. Il *Torino*, con a bordo 500 uomini (Brigata "Eberhardt"), arrivò per primo a Palermo il 12 agosto, seguito dalla *Amazon*. Il prodittatore Depretis, nel timore che i nuovi giunti — 2.500 uomini in tutto — si disorganizzassero e si disperdessero a terra durante la sosta in quel porto, si affrettò a imbarcarli di nuovo, parte sul *Torino* stesso e parte sul *Franklin*, impartendo loro l'ordine di raggiungere lo Stretto circumnavigando l'isola da sud.

Nel medesimo giorno dell'arrivo dei rinforzi, Garibaldi, lasciando intorno a Messina una situazione stazionaria, partì improvvisamente da Punta Faro per il Golfo degli Aranci, dove sapeva che era stata fissata la riunione della spedizione Pianciani, e dove ne trovò soltanto una parte [63]. Durante l'assenza del Dittatore, nessuna interruzione subì sullo Stretto la fervida opera dei garibaldini per la preparazione del balzo sul continente [64], mentre al contrario i borbonici si astenevano dall'assumere alcuna iniziativa degna di rilievo diretta a prevenire od ostacolare i tentativi di passaggio [65]. Il generale Sirtori, Capo di S.M. di Garibaldi e Comandante Supremo dell'Esercito e della Marina per tutto il tempo che il Dittatore era assente, aveva ordinato di convogliare su Giardini, sulla costa sotto Taormina, i piroscafi in arrivo da Palermo e di concentrare nella stessa zona truppe della Divisione "Bixio" [66]: il giorno 14, chiaro indizio di quanto si stava preparando e delle intenzioni dello S.M. veniva diramata la circolare

---

(62) Si temevano i concentramenti di uomini, così si mandarono senza ordini né organizzazione, volontari, armi e materiali in Sicilia. Cfr. anche la seguente lettera, che è interessante perché dà l'impressione di una svolta nell'atteggiamento del governo di Torino nei confronti dei garibaldini: il documento fu scritto a Genova in data 20 agosto 1860 da Daniele Crescini, il quale si occupava dell'organizzazione e dell'amministrazione della spedizione Pianciani, e fu indirizzato probabilmente allo stesso Garibaldi o ad una delle massime gerarchie dell'amministrazione garibaldina in Sicilia: «*Eccellenza, a bordo del battello a vapore il PROVENCE trovansi 58 fardi* (di) *munizioni statami consegnata dal nostro governo per servire ai fucili modello francese diretti a Messina sui due vapori, il WASHINGTON ed il SIDNEY HALL. Per mancanza d'imbarco mi fu impossibile dirigere colà le cartucce. Per gravi disordini avvenuti negli ultimi concentramenti di volontari, e per le continue proteste delle potenze estere il nostro governo venne nella determinazione di impedire ogni ulteriore imbarco di volontari organizzati militarmente. D'ora in avanti non potranno essere inviati in Sicilia che quelli che potranno ottenere i loro passaporti. Avverto l'Eccellenza Vostra che sto sempre in attenzione della nota dei morti e dei feriti chiestami insistentemente da molti comitati e specialmente dalla Direzione del Milione fucili Garibaldi. Attendo pure per mio scarico ricevuta dei volontari per mio mezzo spediti costì...*»; AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 196.

(63) Quattro navi, tra cui l'*Isère*, con il suo carico riottoso e insubordinato, che si era rifiutato di seguire il *Torino* e l'*Amazon* a Palermo due giorni prima.

(64) Cfr. documenti vari in AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzi 83, 95 e 174.

(65) Il ROMITI, *cit.*, pag. 304, ricorda che il Salazar aveva ricevuto ordini precisi di attaccare il Faro, ma che se ne astenne perché temeva di violare la Convenzione Medici-Clary, che prevedeva la libertà del commercio marittimo o forse anche perché non riponeva più alcuna fiducia nei suoi ufficiali.

(66) Cfr. AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 180.

n. 1618, a firma del colonnello C. Corte, Capo di S.M.: «*Dovranno essere immediatamente spediti a questo Stato Maggiore per essere messi a disposizione del Comandante la flottiglia tutti quegli uomini che per essere di professione marinai, navalestri, portolani, pontonieri, che per essere nati in riva al mare, a laghi, a fiumi potessero essere impiegati subito come rematori. Inutile aggiungere che gli uomini scelti per questo servizio dovranno essere coraggiosi e risoluti. L'idea di maneggiare momentaneamente il remo non distolga dal nemico, poiché nelle nostre circostanze tanto si può servire la patria col remo che col fucile...*» (67).

Malgrado i disordini e la disorganizzazione, lo spirito delle truppe garibaldine era pur sempre ammirevole, al punto che il Sirtori, per ottenere un po' di calma dai volontari che chiedevano tutti insistentemente il passaggio nei reparti destinati ad attaccare per primi la Calabria, emanava da Torre del Faro, il 15 agosto, l'ordine del giorno n. 1707: «*Il momento di combattere verrà per tutti e forse quelli che credono di essere lasciati gli ultimi si troveranno i primi al combattimento. È molto lodevole nel soldato il desiderio d'essere primo alla battaglia, ma è assai più lodevole il sentimento del dovere che lo tiene al suo posto qualunque sia, ubbidiente a qualunque ordine. Non è per distinguervi che voi siete qui sotto le bandiere; ma per servire la patria, qualunque sacrificio la patria vi chieda. Voi siete pronti a dare il sangue per l'Italia e non sapete sacrificare per l'Italia gli impulsi d'un eccessivo amor proprio? Questa non è virtù. Questo non è l'amor di patria che compie le grandi imprese. Soldati, ricordatevi che il sacrificio dell'amor proprio vale più che il sacrificio della vita*» (68).

Quale differenza di tono tra l'una e l'altra parte! Mentre nell'isola i capi delle camicie rosse faticavano non poco a trattenere i loro soldati, nel campo avverso un Ministro scriveva da Napoli al Comandante della Squadra borbonica nello Stretto, insieme ad ordini che non vennero eseguiti, la pietosa esortazione: «*...fate coraggio*» (69).

41. La «*savia e felice*» — per dirla con Garibaldi stesso — decisione del Sirtori aveva permesso di condurre al termine il concentramento delle truppe a sud

---

(67) AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 83. Per richieste di passare alla Marina vedi anche lettera del Girard a Medici del 7 agosto da Messina, *ibidem*, mazzo 174.

(68) Cfr., ad esempio, la lettera del Sacchi al Generale (Garibaldi?) del 15 agosto da Gangini, nella quale il Sacchi, impaziente di muoversi, cita la Brigata "Medici", già in partenza, per chiedere di non essere lasciato con le sue truppe indietro agli altri; vedi pure la lettera del Dunne al Sirtori del 27 agosto da Messina, nella quale l'inglese chiede che almeno due dei suoi cinque battaglioni siano mandati avanti, a Canneto, per combattere in Calabria e non lasciati tutti di guarnigione in Sicilia. AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 83.

(69) Così nell'ordine del 14 agosto del Ministro della Marina borbonica al Salazar, riportato dall'Albini, che storpia il nome del Salazar in Sannazaro nel suo rapporto all'ammiraglio Persano dello stesso giorno: «*Si riuniscano tutte le forze dei Bastimenti Regi e tentare il colpo di mano di bruciare i bastimenti nemici raccolti alla punta, nonché le barche cannoniere. Per giovedì avrete la fregata mista da 60 BORBONE: fate coraggio ed eseguite con energia*» (*La liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pag. 87).

della zona maggiormente controllata dai borbonici. Quando furono giunti dal periplo meridionale dell'isola i due trasporti *Torino* e *Franklin*, che erano stati scortati per un lungo tratto dalla nave sarda *Monzambano* [70], Bixio incominciò a far imbarcare a Taormina la sua Divisione sul primo di quei due bastimenti, mentre la Brigata "Eberhardt" e un contingente della Brigata "Sacchi" prendevano posto sull'altro: sul *Franklin* si imbarcò Garibaldi, giunto all'ultimo momento dal suo improvviso viaggio in Sardegna. Alle 21 del 18 agosto i due vapori lasciarono insieme la costa siciliana, dopo che le ultime difficoltà erano state superate a fatica [71].

Alle tre del mattino del giorno seguente, i garibaldini erano davanti al Melito, sulla costa ionica della Calabria, il corpo di sbarco, composto di 3.267 uomini secondo il Sirtori [72], potè prendere terra senza inconvenienti, sebbene la più grande delle due navi, il *Torino*, si fosse arenata in prossimità della spiaggia [73]. Alle otto e mezza di mattina le operazioni erano terminate, le truppe avevano raggiunto tutte la riva e nei pressi della spiaggia si organizzavano in reparti e si riposavano. Nel frattempo, con gli scarsi mezzi di fortuna di cui potevano disporre, i garibaldini tentavano di disincagliare il *Torino*, unità da trasporto quanto mai preziosa in quelle circostanze: ma tutto fu inutile. Invano il Generale in per-

---

(70) È uno dei rari esempi di assistenza attiva realmente prestata dalle navi piemontesi ai garibaldini. Dispaccio in data 17 agosto, del capitano di corvetta comandante del *Monzambano* al Contrammiraglio Comandante la R. Divisione Navale sarda a Napoli: «*Il 15 a sera annuendo all'invito del Sig. prodittatore scortai, fino oltre Capo San Vito* (sic), *il piroscafo Nazionale TORINO ed il piroscafo FRENKLIN* (sic) *che, carichi di truppa, dirigevano per il sud della Sicilia*», ACR, *Ministero della Marina - Marina Militare*, b. 81, fasc. agosto.

(71) Gli equipaggi non erano affatto entusiasti e forse si verificò anche qualche atto di sabotaggio. Cfr. RANDACCIO, *cit.*; AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pagg. 348-49; ROMITI, *cit.*, pag. 305, i quali tutti sembrano aver attinto alle *Memorie* di Garibaldi ed al GUERZONI, *Garibaldi*, Firenze 1882, vol. II, pag. 160.

(72) Così in un prospetto tratto dall'Archivio Sirtori e pubblicato dall'AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, Appendice 9, pag. 589; in base a tale documento la consistenza delle truppe nei primi sbarchi in Calabria ammontava alle cifre seguenti:

a) 9 agosto, spedizione Musolino-Missori, 188 uomini;

b) 19 agosto, spedizione Garibaldi, 3.267 uomini;

c) 21 agosto, spedizione Cosenz, 1.268 uomini.

Secondo tale prospetto, quindi, al 22 agosto risultavano sbarcati sul continente 4.723 uomini in tutto.

(73) Cfr., per i particolari, le *cit.* opere del DUNNE, pagg. 125 a 130, del MORISANI, pagg. 57-105, del GUERZONI, vol. II, pagg. 415 e 416, del RANDACCIO, vol. I, pagg. 237-38, del DE CESARE, vol. II, pagg. 348-55, del CESARI, pagg. 155-60, dell'AGRATI (*Da Palermo al Volturno*), pagg. 320-69, del BATTAGLINI, vol. I, pagg. 48-57, del ROMITI, pagg. 303-18; ed inoltre anche VELAZQUEZ, *Historia del jòven Rey don Francisco II de Nàpoles*, Madrid-Barcellona 1861, pagg. 89-102; CUNIBERTI, *Storia Militare della spedizione dei Mille*, Torino 1893, parte II, pagg. 83-90; GUARDIONE, *Il dominio dei Borboni in Sicilia*, Palermo 1901, vol. II, pagg. 415-16; REISOLI, *Garibaldi condottiero*, Roma 1932, pagg. 242-43.

sona, con la sua esperienza marinara, fece di tutto per strappare il bastimento alla morsa delle sabbie, forzando al massimo le macchine del più piccolo *Franklin*: alla fine dovette rinunciare all'impresa e restò nella speranza che una nave da guerra sarda sopravvenisse ad effettuare il disincagliamento [74].

Verso le due del pomeriggio comparvero invece alcune unità della Marina borbonica: si trattava della *Fulminante* e dell'*Aquila*, le quali si avvicinarono al punto in cui era stato effettuato lo sbarco. Garibaldi comandò d'incendiare il *Torino*, ma nessuno eseguì l'ordine; dalla *Fulminante* si inviò allora un drappello di marinai a prendere possesso della nave in avaria, quindi si tentò di disincagliarla: tuttavia, nemmeno i napoletani vi riuscirono. In conseguenza il Salazar, che alzava la sua insegna sulla *Fulminante*, fece cannoneggiare ed incendiare il *Torino*. Il comandante Besia, nel frattempo, appressatosi alla costa, scaricava le artiglierie dell'*Aquila* verso il concentramento delle truppe garibaldine, costringendole ad allontanarsi dal litorale [75].

Ma Garibaldi era ormai sul continente e, riunitosi con il piccolo reparto di Musolino e con insorti calabresi, incominciò a preparare le operazioni successive, ossia l'attacco a Reggio, dove entrò il mattino del 21 riportando un'altra segnalata vittoria.

Nel medesimo tempo, alla Punta del Faro, ulteriori contingenti volontari stavano in attesa di traghettare, sollecitati anche dalle pressanti richieste del Generale, che aveva urgente bisogno di rinforzi. Il tratto di mare tra il Faro e la Calabria, però, era sempre stato sottoposto alla più stretta sorveglianza da parte delle unità borboniche: tuttavia il Cosenz, fin dalla sera del 20 agosto aveva fatto salire 1.268 uomini sulle barche pescherecce della flottiglia leggera concentrata al Faro. Dopo avere atteso il momento propizio [76], le imbarcazioni mossero in

---

(74) Garibaldi a Sirtori, da Melito, il 19 agosto: «*Caro Sirtori — sono le 11 ant.. Abbiam lavorato immensamente* (per) *disarenare il TORINO, ma fu inutile. Lo lasciamo per la fregata sarda...*» (*La liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pag. 114). L'equipaggio del *Torino*, che si era rifiutato di incendiare la nave, fu poi ritrovato a Scaletta, il 23 agosto, dal sottotenente garibaldino Ercole Stilo. Questi venne a sapere che gli esosi barcaioli avevano preteso in pagamento del trasporto la somma di 100 ducati, per cui li arrestò e li perquisì, trovandoli però in possesso di soli 39 ducati e 95 grana. La narrazione del fatto trovasi in una lettera dello Stilo al col. Corte, in AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 83.

(75) Cfr. MORISANI, *cit.*, pagg. 60-61; AGRATI, *Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pagg. 350-54.

(76) Il MORISANI afferma (*cit.*, pag. 105) che la flotta borbonica fece da spettatrice alla sfilata delle barche che trasportavano le truppe del Cosenz e che questi non tenne affatto conto della crociera delle navi da guerra napoletane. Il che non è esatto, perché le imbarcazioni della flottiglia leggera rimasero ferme per ore ad aspettare il momento buono, come prova il seguente telegramma pubblicato dall'AGRATI (*Da Palermo al Volturno*, *cit.*, pag. 365): Cosenz a Sirtori, dal Faro, 21 agosto, ore 3 antimeridiane: «*Militi imbarcati, pronti, ma due vapori nemici incrociano nello Stretto. Attenderemo momento favorevole*».

direzione di Scilla, protette dalle cinque cannoniere di Castiglia che navigavano all'avanguardia. Sebbene il forte di Scilla sparasse alcuni colpi di cannone, andati fortunatamente a vuoto, la traversata si svolse felicemente ed i reparti di Cosenz poterono anch'essi prendere terra a Favazzano, al di là di Scilla. A sbarco ultimato, troppo tardi come al solito, arrivarono a tutto vapore da Villa San Giovanni la *Fulminante* e l'*Archimede* — secondo altri, si trattava di quattro unità — le quali erano state messe in allarme dai colpi sparati dal forte. Le navi da guerra napoletane s'impadronirono di una trentina di natanti, catturarono i barcaioli, che rimisero in libertà e rinviarono a Punta Faro, e fecero prigionieri undici volontari, tra i quali il Tilling, comandante in seconda della flottiglia leggera, che trasportarono nella Cittadella di Messina [77]. Delle cannoniere, due furono bruciate, dopo però che gli equipaggi erano riusciti a sbarcare ed interrare i cannoni, mentre le altre tre, al comando del Castiglia, si sottrassero con tempestiva fuga e si salvarono dietro gli scogli di Palmi [78].

A questo punto, quando Garibaldi, già entrato a Reggio, si accingeva ad occupare l'intera costa calabrese dello Stretto, si ebbe un'ulteriore riprova della scarsissima efficienza della flotta borbonica nell'opporsi all'invasione delle province continentali. Le unità napoletane in sosta nel porto di Reggio, anziche collaborare con l'esercito alla difesa della città e sostenere con le proprie artiglierie le forze di terra, ricevettero dal Salazar l'ordine di uscire al largo, per «*ragioni umanitarie*»! Fu questo fatto ad eccitare al sospetto e alla indignazione, come si è accennato, i membri dell'equipaggio del *Fieramosca* [79]. Inutilmente ancora il re Francesco II, telegrafava in questi termini al Salazar, il 23 agosto: «*Molti sbarchi sono stati eseguiti e nessun vapore nemico è stato scoperto. Questo fa sommo torto alla*

---

(77) Esattamente l'AGRATI, (*ibidem*, pag. 367), contesta l'esattezza dell'informazione riferita dal Castiglia, secondo cui gli undici prigionieri catturati dai regi sarebbero stati tutti ufficiali. Una conferma in proposito si ha dalla seguente lettera del 21 settembre 1860, diretta al Segretario della Guerra: «*Gli umilissimi Felice Novelli e Alessandro Bevilacqua, nativi d'Ancona, espongono alla S.V. aver essi fatto parte della prima spedizione in Sicilia col prode Generale Dittatore ed aver essi sempre continuato a servire nel Corpo della Marina. Rimasti prigionieri nei disbarchi nelle Calabrie ebbero a durare ventun giorni di prigionia e due di ferri nella cittadella di Messina, e la perdita di tutte le loro robe gittate in mare dai regi a sfogo di loro ira feroce...*». La domanda si conclude con la richiesta degli arretrati e del foglio di via per Napoli: gli uni e l'altro vennero accordati. Cfr. AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 180.

(78) Cfr. MORISANI, cit., pag. 105, dove si accenna al fatto che una delle tre cannoniere superstiti sarebbe stata sorpresa a Palmi da soldati regi del 4° eggimento di linea; in proposito, cfr. anche AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pagg. 366-68. I garibaldini ebbero anche qualche perdita di uomini per annegamento, dovuto forse alla paura ed alla precipitazione causata dall'intervento, reale o temuto, delle unità borboniche. Cfr. ad esempio le situazioni numeriche del Battaglione "Stefano Bentivegna" e di altri: fra il 19 e il 20 agosto, in cui a giustificazione di variazioni intervenute nella consistenza del reparto, si indicano degli annegati, AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 95.

(79) Cfr. BATTAGLINI, *cit.*, parte I, pagg. 47-57.

Marina da lei comandata. Mi lusingo maggiore efficacia e più valore in avvenire» [80]. Ma ormai la battaglia dello Stretto era già stata completamente vinta da Garibaldi, il quale fin dal giorno prima aveva potuto ordinare che gli sbarchi si succedessero senza interruzione [81] e la seconda fase della Campagna del Mezzogiorno si era iniziata.

42. Nella tensione del momento non mancò neppure l'incidente internazionale. Il 22 agosto le batterie garibaldine di Punta Faro aprirono il fuoco, senza peraltro colpire il bersaglio, su un bastimento a vapore battente bandiera francese, il *Protis*, che aveva dato l'impressione, agli osservatori da terra, di tenere una condotta sospetta: ne vennero burbanzose richieste di soddisfazione da parte di unità militari della Marina imperiale. Vincenzo Orsini, comandante delle truppe volontarie acquartierate al Faro, racconta l'accaduto in questi termini, nella lettera n. 57 del 23 agosto, diretta al Sirtori: «*Passava ieri un piroscafo sotto bandiera francese scendendo dal Faro verso Messina e fu dalle batterie rispettato. Lungi però dal seguire una rotta diretta fermavasi al Capo Pezzo, ove poste delle imbarcazioni in mare disbarcava sollecitamente non so che cosa, e mettevasi in relazione co' regi del Forte, e quindi tornava a ripassare risalendo il Faro. Tale operazione fu osservata dalle nostre vedette, e credendo il vapore sospetto lo chiamarono con colpi a salve per essere riconosciuto, stanteché dubitavasi molto fosse stato un piroscafo napolitano coverto illegalmente della bandiera francese.*

---

(80) Cfr. messaggio di Garibaldi a Sirtori, da Reggio in data 22 agosto: in AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 369. Ancora il 24 agosto l'Eber, Comandante della 2ª Brigata, comunicava al Türr, Comandante della 15ª Divisione: «*Il nuovo capitano del vapore QUEEN OF ENGLAND è pronto a imbarcare qui truppa. Si può imbarcare a Pace*», AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 95.

(81) Per quanto il corrispondente da Genova dell'*Espérance*, di Ginevra, ad esempio, scrivesse al suo giornale ancora il 24 agosto: «*...Vous apprendrez prochainement le débarquement de Garibaldi sur le continent napolitain... Sera-ce dans la province de Salerne? Sera-ce aux mêmes de Naples? Nul ne le sait*». I fogli Napoletani, d'altro canto, continuavano, secondo il loro solito, a trasformare le sconfitte regie in vittorie: basti citare, a titolo di curiosità, il *Giornale Costituzionale del Regno*, che così dava notizia, il 24 agosto, dello sbarco di Cosenz: «*I Reali Legni predarono 24 barche, fugando le altre 106*». Esatto e tempestivo, come sempre, era invece il rapporto dell'Ammiragliato: «*... Garibaldi landed on the morning on the 20th August at Melito, a small town on the extreme point of Calabria, with four thousand five hundred men, accompanied by General Türr and Bixio. 2. The imbarcation took place at 10 p.m. on the previous day at Taormina, a small port five and twenty miles to the southward of Messina, and the streamers, avoiding the Neapolitan Cruisers, reached the opposite coast, and the landing was effected without opposition...*» (contrammiraglio Rodney Mundy al Segretario dell'Ammiragliato, rapporto n. 17 del 21 agosto 1860: P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828). Passati alcuni giorni dal passaggio dello Stretto, naturalmente tutta la stampa europea fu piena dei resoconti del sensazionale avvenimento, di cui appariva manifesta l'enorme portata, anche se non poteva ancora essere chiaro ogni eventuale futuro sviluppo. Cfr., per tutti i periodici, il numero del 25 agosto de *"L'Illustrated London News"*, che porta una lunga corrispondenza dalla Sicilia e due grandi disegni dell'inviato speciale (concentramento di barche e truppe a Punta Faro e partenza della spedizione Musolino-Missori per le Calabrie la notte tra l'8 e il 9 agosto), nonché il numero del 1° settembre dello stesso settimanale, contenente, con eccezionale rilievo, una particolareggiata descrizione del passaggio dello Stretto, oltre a vari disegni.

Lungi però di avvicinarsi a noi, il vapore facendo mostra di temere il nostro fuoco si strinse sempre più verso la costa continentale mettendosi sotto la protezione de' Forti nemici. Si fu allora che, tratti in inganno dal suo procedere, e confermati nell'idea che il suo vessillo era mentito, le batterie tirarono a palla, evitando però di arrecargli danno. Credo quindi che nessun rimprovero possa rivolgersi a noi, avvegnaché dal fatto narrato si osserva la nostra franca, leale condotta, e bisogna pur convenire che nell'agire in tal modo noi non intendemmo insultare un vessillo amico, come quello della nazione francese, ma bensì di esercitare un diritto permesso di guerra, cioè smascherare il nemico che vuol coprirsi di mentite spoglie, per come credemmo nel caso in esame». Alla stessa data, in un documento senza firma né indirizzo, si rintracciano altri chiarimenti sull'incidente, verificatosi «*...quasi nello stesso tempo che le batterie nostre stabilite per la difesa del Faro stavano facendo fuoco contro le navi da guerra borboniche*» (82).

Il comandante del *Descartes*, Daugeri, e poi anche il Lefebvre, comandante del vascello *Impérial*, sostenuti dal console francese in Messina, assunsero un atteggiamento intransigente e presero a trattare la questione con modi minacciosi (83). Ma alla fine, in ogni modo la cosa si risolse in una bolla di sapone: rimane da chiedersi, tuttavia, quanta parte dell'indignazione francese fosse direttamente connessa con l'incidente del *Protis* — che fra l'altro era stato effettivamente noleggiato dai napoletani — e quanta parte invece fosse dipendente da uno stato d'animo ostile, o almeno non favorevole a Garibaldi, diffuso nella Marina di quella Nazione.

43. Al momento di tirare le somme degli episodi legati al passaggio dello Stretto di Messina da parte dell'esercito garibaldino, ci sembra necessario ritornare su qualche punto per sgomberare il terreno da una vecchia questione. Il Morisani afferma che Garibaldi si imbarcò «protetto dal *Vittorio Emanuele*» (84), ed il Reisoli conferma che «*le navi napoletane non si curavano troppo di far buona guardia, forse perché molti ufficiali erano già guadagnati alla causa nazionale, oppure per salutare timore della Squadra sarda, che incrociava nelle acque della Sicilia*» (85). In

(82) Ambedue i documenti citati trovansi in AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 83.

(83) Cfr. la corrispondenza datata 24 e 25 agosto scambiata tra Sirtori, il Console di Francia a Messina e gli ufficiali della Marina francese Lefebvre e Daugeri, in AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 83.

(84) MORISANI, *cit.*, pag. 58.

(85) REISOLI, *cit.*, pag. 243. L'opinione che la Marina borbonica non avesse opposto la minima resistenza al passaggio dei garibaldini era del resto diffusa in uno strato della pubblica opinione. Una settimana più tardi, in una lettera accorata al cardinal Antonelli, Pio Capranica si esprimeva come segue, scrivendo il 28 agosto 1860 da Napoli: «... *Garibaldi... ha potuto senza opposizione sbarcare sopra le coste della Calabria alla vista dei forti e dei vascelli Reali...*» e concretava il suo giudizio di tradimento con questi particolari (dei quali per altro non cita la fonte): «... *quando gli Officiali che erano sopra i Bastimenti in crociera allo Stretto di Messina erano avvertiti dai loro soldati dello sbarco, rispondevano che erano pescatori e si allontanavano e tornavano per distruggere le barche quando erano vuote...*», ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 134, fasc. 4856.

realtà, da quanto si è esaminato, parrebbe piuttosto che il «*salutare timore*» si fosse impossessato del comandante della Divisione Navale sarda nello Stretto di Messina, il capitano di vascello e futuro ammiraglio Giovanni Battista Albini, il quale — avendo riguardo ai rapporti di forza esistenti tra le sue unità e quelle borboniche — sarebbe stato, in fondo, pienamente giustificato. Non si può sostenere che in alcuna delle azioni decisive nello Stretto Garibaldi abbia avuto un appoggio efficace dalle navi del re di Sardegna, le quali, né in quella circostanza né in altre, andarono quasi mai oltre quel sostegno «*sostegno morale*» che era stato loro prescritto. Certo è che il 19 agosto, quando Garibaldi aveva già toccato la sponda calabrese, Persano scriveva ancora che gravi difficoltà si sarebbero opposte al Dittatore e ai suoi, perché la crociera napoletana era assai attiva nelle acque di Reggio; certo è pure che a Melito, in occasione dello sbarco del primo contingente garibaldino sul continente, non c'erano né il *Carlo Alberto* né il *Vittorio Emanuele*, i cui comandanti, Galli della Mantica ed Albini, ancora il 20 agosto continuavano a discettare a chi toccasse partire per salvare il *Torino*, che già il giorno precedente era stato distrutto dalla *Fulminante* [86]. Senza alcun dubbio, un simile comportamento era perfettamente in linea con l'esempio del comandante in capo, Persano, il quale, piccandosi di essere un abilissimo politico, un condottiero audace ed un grande diplomatico, non riusciva a far scoppiare a Napoli quel famoso moto che stava tanto a cuore al conte di Cavour: ma in compenso, era sempre pronto a gettare la croce addosso ai suoi subordinati, per ogni cosa che non andasse per il suo verso [87].

---

(86) Il 19 agosto Sirtori aveva sollecitato il comandante del *Carlo Alberto* Galli della Mantica — la futura Medaglia d'Oro dell'assedio di Ancona — affinché accorresse in aiuto del *Torino* incagliato, facendo appello ai «*sentimenti patriottici e nobili*» dell'ufficiale. Questi però, nell'assenza del suo diretto superiore, il comandante Albini, partito il giorno 17 col *Vittorio Emanuele*, ed incerto sulla portata delle ambigue istruzioni del Persano, si schermì e sostenne di trovarsi nell'impossibilità di lasciare Messina, essendo il *Carlo Alberto* la sola nave di bandiera sarda colà di stazione in quel momento. Tale condotta, evidentemente dettata dalla preoccupazione di non oltrepassare i limiti delle proprie facoltà discrezionali e di non incorrere nell'ira dell'Ammiraglio con una decisione autonoma, fece naturalmente «*cattivissima impressione*» a Messina, dove i garibaldini, indignati, non vollero accettare dal Mantica nemmeno gli attrezzi ed i materiali offerti per il recupero. Intanto, il giorno 20, rientrò con il *Vittorio Emanuele* l'Albini, il quale alla fine, «*... considerato che il piroscafo TORINO è proprietà sarda, che restando arenato non è più attivo per spedizioni ostili, né può negarsi soccorso all'infortunio,...* (fa) *... senz'altro partire il CARLO ALBERTO con istruzioni che non devono compromettere nullamente, ma tali da occuparlo se sarà possibile al salvataggio di un nostro legno di commercio...*». Fu così che, *dum Messanae consulitur*, il *Torino* andò perduto. Cfr. al riguardo la lettera del Sirtori al comandante della pirofregata *Carlo Alberto* in data 19 agosto, il rapporto del cavalier Galli della Mantica all'ammiraglio Persano del 20, la lettera di Medici a Cavour del 20, la lettera del Sirtori al Persano del 20, la lettera dell'Albini al Persano, pure del 20, ore 3 pomeridiane: tutte scritte da Messina e pubblicate in *La liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pagg. 111-115.

(87) Il 21 agosto il Persano scriveva al Cavour, senza rendersi conto che erano state proprio le sue ancipiti direttive a portare a quelle conseguenze: «*... Ho approvato la condotta del Conte Albini, non quella del Cavalier Mantica. Pazienza! Ora è fatta, ed il TORINO pare perduto...*». Il 23 agosto, sem-

Non fu quindi un decisivo apporto della Marina sarda, quello che permise a Garibaldi, privo di navi da guerra [88], di passare lo Stretto e di muovere su Napoli: ma piuttosto unicamente la sua indomita energia, la sua audacia e lo spirito combattivo dei volontari. Certamente, l'aver concentrato dapprima, ostentatamente, le sue artiglierie al Faro e l'aver fatto colà i più appariscenti preparativi, per poi imbarcare molto più a sud la forza principale d'invasione, poté sul piano tattico contribuire alla buona riuscita dell'azzardata impresa; ma né questo, né alcun altro simile espediente avrebbe potuto miracolisticamente risolvere a suo favore la sfavorevole situazione geografico-strategica dello Stretto, se la Squadra di Salazar avesse condotto le operazioni con l'energia che il momento e le circostanze postulavano. Il blocco, come almeno dai tempi di Nelson i navalisti avevano imparato, doveva essere energicamente mantenuto davanti ai porti del nemico, e non in casa propria, senza la minima decisione, aspettando addirittura, prima di muoversi, che fosse finita la celebrazione della Messa... [89]. Ma tutta l'intelaiatura militare e politica del vecchio Regno borbonico, e non soltanto la sua Marina militare, era minata dalle fondamenta. E quando la stampa straniera, constatando che «*tutti gli sbarchi si sono svolti senza essere seriamente ostacolati dalla Marina napoletana*», infieriva con la propria ironia sulla parte perdente [90], era sostanzialmente giustificata dall'andamento dei fatti. Come a Marsala, così anche sullo Stretto avvenimenti sorprendenti si erano prodotti a favore di Garibaldi, con la riuscita di una ennesima azione difficile insufficientemente contrastata

---

pre allo stesso scriveva: «... *Mes Commandants ne savent pas se* (sic) *bouger sans ordre positif. On a laissé brûler le TORINO...*». Cfr. *La liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pagg. 124 e 134. Per tutto quanto concerne il fiancheggiamento della squadra agli ordini del Persano, in generale, alla spedizione di Garibaldi, pur riconoscendo che qualche aiuto e qualche sostegno furono prestati in parecchie occasioni, già si è avuta occasione di dire quanto l'Ammiraglio fosse stato irritato, fin dai giorni di Palermo, dal continuo migrare di uomini che abbandonavano la squadra sarda per unirsi a Garibaldi: fatto, questo, che dimostrava ancora una volta come la causa garibaldina non fosse completamente identificabile con quella del Persano. Cfr., in proposito, *supra*, pagg. 134-37; GABRIELE, *cit.*, pagg. 20-21; ACR, *Ministero della Marina - Marina Militare*, bb. 78, 79, 81; AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 174.

(88) Nel P.S. della sua lettera al Cavour del 17 agosto, nella quale gli dava conto del fallito tentativo di abbordare il *Monarca* a Castellammare di Stabia, il Piola informava il Ministro che Garibaldi lo aveva chiamato a Messina, dove «... *con TÜCKERY e la VITTORIA proteggeremo lo sbarco tra quattro o cinque giorni...*» (cfr. *La liberazione del Mezzogiorno*, vol. II, *cit.*, pag. 101).

(89) G. DE SIVO narra (in *Storia delle Due Sicilie dal 1847 al 1861*, Roma-Verona-Viterbo 1863-67) che domenica 19 agosto, «... *segnalata al Salazar in Messina la partenza di Garibaldi da Taormina, egli volle prima sentire comodamente la messa, poi si diresse verso la parte meridionale dello Stretto...*». Cfr. al riguardo BATTAGLINI, *cit.*, parte I, pag. 44.

(90) Non molto credito riscuotevano, dopo il forzamento dello Stretto, le affermazioni di difesa ad oltranza dei borbonici: «*Ci si dipingeva l'evacuazione della capitale della Sicilia come un movimento strategico su Messina. Oggi il movimento strategico ha raggiunto le Calabrie...*», cfr. "*L'Illustration*", del 1° settembre 1860, pag. 130.

dal mare. Un filo conduttore logico sembra collegare il primo e l'ultimo atto della Campagna di Sicilia, entrambi avvenimenti decisivi di un'incredibile vicenda storica caratterizzata da un impressionante squilibrio ideale e morale tra le due parti in lotta. Dalle basi della costa orientale sicula, l'azione di attacco alle coste del continente venne a coronare tutta la Campagna di Sicilia, della quale costituì l'ultimo episodio. Nella breve, ma intensa stagione di guerra che la Sicilia visse dall'aprile all'agosto, le energie morali della controparte borbonica si polverizzarono, consunte dalla fiammata d'entusiasmo che si alzò sull'isola con tanta potenza da spingere avanti lo stesso, con poche armi e con pochi cannoni, l'assurdo esercito di Garibaldi. Nel momento del passaggio dello Stretto, un'altra operazione militarmente assurda avveniva ancora; il forzamento di un braccio di mare senza potere navale, grazie soltanto all'impeto, alla passione, all'aggressività di un esercito raccogliticcio privo di navi da guerra. E questa operazione avrebbe avuto conseguenze immense, forse incalcolabili nelle sue prospettive lontane, al momento in cui veniva realizzata. Essa rappresentava il punto d'arrivo della marcia spavalda dei volontari in Sicilia, dava un senso non più regionale, ma nazionale agli avvenimenti di quei mesi, trascinava verso soluzioni definitive la lunga passione del Risorgimento italiano. Il passaggio dello Stretto di Messina era destinato ad uscire dai limiti di un episodio navale per diventare l'elemento decisivo della congiuntura storica, l'ultimo atto che concludeva la Campagna siciliana e ne definiva il significato.

Capitolo VI

L'ATTEGGIAMENTO DELLE POTENZE MARITTIME

SOMMARIO: 44. Sicilia e Mediterraneo alla vigilia dell'impresa dei Mille. - 45. Gli avvenimenti siciliani del 1860 decisivi sul piano politico e militare. - 46. L'atteggiamento inglese. - 47. Le altre minori componenti della politica internazionale e mediterranea. - 48. L'atteggiamento francese. - 49. Un nuovo equilibrio in Mediterraneo.

44. Alla vigilia dell'impresa di Garibaldi, il Mediterraneo ritornava ad essere oggetto di massimo interesse e teatro di manovra di primario valore per la politica internazionale. Dopo la definitiva caduta di Napoleone I, tutta una serie di avvenimenti aveva contribuito alla rivalutazione dell'antico, tradizionale centro strategico del mondo. Ad ovest la rinascita della Marina militare e commerciale francese aveva condizionato l'espansione coloniale transalpina sulle coste settentrionali dell'Africa, ad est era in pieno corso — e si era già articolata in due importanti conflitti internazionali — la battaglia di sbarramento delle porte del Mediterraneo alle aspirazioni russe. Ma soprattutto a sud andava facendosi sempre più attuale il grande motivo conduttore del rilancio Mediterraneo in atto: l'apertura del Canale di Suez. I progetti ne avevano mostrato a tutti l'importanza fondamentale come via di collegamento e di espansione verso l'Oriente, l'India e l'Africa: nella prospettiva prossima del realizzato collegamento diretto con il Mar Rosso, l'antico mare chiuso diventava il bacino più importante del globo. Una analisi delle forze presenti nel Mediterraneo all'inizio del 1860, anche se condotta per grandi linee, rivela che il contrasto più evidente, per i suoi molteplici riflessi sull'avvenire della causa italiana, opponeva la Francia all'Inghilterra. Anche se solidali contro la Russia, nell'interessata difesa del «*grande malato*» turco e soprattutto degli Stretti dall'avanzata russa, le due grandi Potenze occidentali si erano impegnate in una gara di emulazione che proprio attorno al 1860 doveva raggiungere toni di aperta contesa. L'ambizione politica di Napoleone III urtava direttamente gli interessi dell'Inghilterra, la quale, già sommo regista degli avvenimenti mediterranei, cominciava a temere l'ascesa francese sui mari. Il varo della prima nave da guerra in acciaio, la *Gloire*, aveva dato alla Francia un primato estremamente preoccupante per la tradizionale signora degli oceani; in quello stesso anno 1858 gli inglesi incominciarono a costruire la *Warrior*, loro prima nave in acciaio, nei cantieri di Blackwall, ansiosi di non restare indietro

ai concorrenti d'oltre Manica. Nel medesimo tempo una notevole psicosi dell'invasione incominciò a diffondersi in Inghilterra, favorita sia dalla famosa affermazione di Palmerston — «*Steam bridged the Channel*» — secondo cui l'applicazione del vapore alle navi avrebbe fatto un ponte della Manica, sia dal declino di prestigio subìto in Inghilterra dalla flotta negli anni tra il 1850 ed il 1860 (1).

Ma il primo teatro del contrasto era il Mediterraneo, dove si erano sviluppate le tappe decisive della rinascita marinara francese e dove tale rinascita aveva portato a conquiste coloniali di prim'ordine o a scoperte e ad ulteriori ambizioni (2). L'ammiraglio Lalande, che era stato l'artefice della rinascita della Marina francese, aveva comandato a partire dal 1838 proprio la squadra del Mediterraneo, ed applicandovi i propri metodi nuovi aveva creato un scuola che aveva efficacemente contribuito a forgiare il nuovo strumento marittimo della politica francese. In Cina, tra il 1857 e il 1860 la partecipazione navale francese

---

(1) Cfr. A. J. MARDER, *The anatomy of British Sea Power*, New York 1940, pagg. 66-7. Un grido d'allarme era stato lanciato in Parlamento da lord Lyndhurst e dal duca di Somerset durante le discussioni politico-militari della primavera, cfr. anche *"Il Giornale di Roma"* del 9 maggio 1860: in luglio lord Palmerston avrebbe chiesto nuovi crediti militari straordinari, citando l'Esercito e la Marina francese, cfr. *"L'Illustration"* del 21 luglio 1860, pag. 50. D'altra parte la rinnovata pressione russa contro la Turchia esigeva un rafforzamento della potenza marittima, che non appariva in quel momento appannaggio soltanto della Gran Bretagna. Notava *"La Gazzetta di Genova"* del 25 giugno 1860, sotto il titolo: «*Precauzioni della Gran Bretagna*», che erano in corso grandi apprestamenti difensivi terrestri: era il periodo in cui per la difesa nazionale prevalevano in Inghilterra i concetti della *Brick and Mortar School*, ossia della scuola del mattone e calcestruzzo, fondati sull'apprestamento di fortificazioni campali lungo le coste, presidiate dall'esercito, in opposizione alle teorie dei navalisti, che assumevano doversi l'invasore fermare davanti ai suoi porti di partenza, valorizzando la potenza della flotta. Il giornale genovese constatava che ormai il vecchio principio, che voleva la forza marittima inglese capace di fronteggiare tutte le altre potenze navali coalizzate, doveva considerarsi superato dalla esistenza di altre forti marine che, alleandosi, avrebbero potuto superare quella inglese. Un notevole movimento per riconquistare le posizioni perdute era tuttavia in atto in Gran Bretagna da parte degli ambienti navali, favoriti dall'evidente valorizzazione indiretta della flotta che i fatti siciliani del 1860 fornivano. *"Il Giornale di Roma"* del 6 luglio dava notizia di un banchetto che era stato tenuto a Londra, a Trinity House, all'Istituto marittimo, il 25 giugno precedente; in quella occasione il Principe Consorte aveva affermato solennemente: «*La vita dell'Inghilterra, noi tutti lo sentiamo, è più sul mare che sulla terra. Noi non viviamo, come i cinesi, sopra stagni e sopra canali; ma per tutto ove ondeggiano i flutti dell'Oceano, nei più remoti angoli della terra, voi vedrete quei flutti portare la vita dell'Inghilterra, i prodotti dell'Inghilterra, l'industria dell'Inghilterra...*». Vedi anche M. GABRIELE, *La Sicilia e il Mediterraneo nel 1860*, in *Il Veltro*, Roma agosto-settembre 1960, pagg. 46-60.

(2) Fin dal 1838 era stato scritto sulla *Revue des Deux-Mondes*: «*...dire che Algeri è una colonia vuol dire esprimersi male: Algeri è un Impero, un Impero a due giorni di distanza da Tolone*»: cfr. SILVA, *Italia Francia Inghilterra nel Mediterraneo*, Milano 1939, pag. 75. E presto sarebbe venuto il tempo in cui PRÉVOST-PARADOL, nella sua *France nouvelle*, Parigi 1868; avrebbe lanciato il vaticinio del Nordafrica francese: «*Possa venire presto il giorno nel quale i nostri concittadini, troppo rinserrati nella nostra Francia africana, straripperanno nel Marocco e nella Tunisia, e fonderanno finalmente quell'Impero mediterraneo che non sarà soltanto una soddisfazione per il nostro orgoglio, ma sarà anche certamente, nella futura situazione mondiale, l'ultima risorsa della nostra grandezza*»; cfr. SILVA, *Figure e momenti di storia italiana*, Milano 1939, pag. 397.

alle operazioni aveva talvolta soverchiato quella inglese e nel Mediterraneo, stabilita la fortissima base algerina, i francesi miravano al Levante e ad altri punti di forza che ne potenziassero l'insediamento, già preoccupante per l'Inghilterra. Londra disponeva nel Mediterraneo delle basi di Gibilterra e di Malta, delle Isole Ionie, e dei porti che le Potenze minori — Grecia, Turchia, Regno delle Due Sicilie, beilicati e principati africani — le offrivano, permettendole di far pesare appieno la superiorità navale britannica in ogni contingenza mediterranea.

Al tempo della seconda guerra dell'indipendenza italiana, l'Inghilterra poteva contare su un sufficiente controllo dei bacini orientali del Mediterraneo, dove alla decadente Marina turca andavano sostituendosi le Marine mercantili greca, austriaca e italiana, ma nel settore occidentale i rapporti di forza nei riguardi della Francia la trovavano in posizione non favorevole. Decisiva, ad ogni fine, sarebbe stata l'evoluzione della situazione nel settore centrale del Mediterraneo, dove l'Inghilterra, saldamente attestata a Malta e alle Ionie, si trovava a dover resistere alle velleità di espansione navale della Francia. E il punto nevralgico del settore centrale, la vera chiave di tutta la situazione mediterranea del 1860, era la Sicilia. Il maturare degli eventi, le rivoluzioni, le guerre, avrebbero innestato sulla Sicilia tutto il problema italiano, alla risoluzione del quale le potenze avrebbero dato ed orientato il proprio contributo in relazione al posto decisivo dell'isola nel bacino del Mediterraneo.

La posizione geografica della Sicilia ne fa veramente il centro del Mediterraneo. Al punto in cui i due bacini orientale ed occidentale comunicano, si trova in condizione di controllare i due passaggi obbligati di Messina e del Canale, naturalmente se le premesse geografiche sono sostenute da una adeguata politica marittima. Il Regno delle Due Sicilie considerò invece l'isola come la propria appendice, come un possedimento insulare della Monarchia napoletana. E questa fu una delle principali ragioni che impedirono alla flotta borbonica di pesare adeguatamente, in relazione alle proprie possibilità, nel bacino mediterraneo. Eppure la Sicilia rappresentava un punto focale di quei traffici marittimi per esercitare i quali il governo di Napoli si era adattato a pagare pesanti tributi ai potentati costieri del Nordafrica ed a stipulare gravosi trattati commerciali con l'Inghilterra, la Francia e la Spagna [3]. Ma lo sviluppo della Marina e la politica marittima borbonica furono sempre condotti in funzione di Napoli, per cui i porti della Sicilia venivano trascurati e gli interessi commerciali isolani non tenuti nella dovuta considerazione. Questa politica si risolse a favore di Malta, che era riuscita ad attrarre nella sua orbita un traffico marittimo maggiore di quello che normal-

(3) Cfr. G. M. MONTI, *L'espansione mediterranea del Mezzogiorno d'Italia e della Sicilia*, Bologna 1924, pag. 355 e, dello stesso, *La Marina mercantile borbonica e il commercio marittimo*, in "Rassegna Storica del Risorgimento", Roma 1934, pagg. 206 segg.

mente avrebbe dovuto farvi scalo. La Marina militare, poi, era nota in Sicilia soprattutto come strumento di repressione nelle mani del governo di Napoli, come si vide nel 1820 e nel 1848 [4]. Mai i Borbone, malgrado la loro pur notevole opera in favore della Marina, compresero che la Sicilia costituiva un trampolino ideale al centro del Mediterraneo e che, se abilmente usata sul piano navale, avrebbe potuto permettere una brillante politica estera nei riguardi delle maggiori Potenze. Ferdinando II, invece, si incaponì ad impedire che le sue navi uscissero dalle acque del Regno, nel timore che i contatti con altri Paesi contaminassero la sua Marina di spirito liberale. Tutto ciò non contribuì, naturalmente, al mantenimento dei migliori rapporti con l'Inghilterra, dalla quale i Borbone dovettero subire diverse umiliazioni [5], senza che l'appoggio spagnolo ed austriaco valesse a sostituire la forza del perduto sostegno britannico.

La seconda guerra dell'indipendenza italiana aveva dato modo ai francesi di avviare nuove dimestichezze al di là di quel Canale di Sicilia che l'Ammiragliato londinese riteneva già zona nevralgica, e naturalmente ciò non aveva fatto piacere alla Gran Bretagna. Tuttavia, l'improvvisa fine della guerra e gli eventi successivi, le annessioni e le turbolenti vicende del dopoguerra immediato, ancora una volta avevano mutato i termini del problema italiano e schiuso ai politici più accorti prospettive nuove. Succeduto al conservatorismo di lord Derby il Gabinetto liberale di Palmerston poco prima di Villafranca, l'atteggiamento inglese mutò nei riguardi delle ambizioni italiane, e mutò in senso decisamente favorevole. La cessione di Nizza e Savoia contribuiva a far dimenticare in Italia il sangue francese che era stato versato in Lombardia per la causa italiana. Nello stesso tempo — in un momento nel quale l'Inghilterra temeva molto dalla Francia — l'utilità di avere nel Mediterraneo una potenza amica, una potenza padrona della Sicilia, capace di minacciare domani l'eterno avversario francese, parve ai politici liberali d'oltre Manica di importanza estrema. Il governo di Torino, intanto, non sembrava propenso ad imbarcarsi da solo in nuove avventure di largo respiro in Italia, timoroso che la volontà delle potenze ostili non avesse a togliergli anche quelle conquiste padane alle quali, sopra ogni cosa, teneva. Ma la rivoluzione di Firenze, nell'aprile 1859, aveva portato la causa italiana al sud degli Appennini ed aveva aperto la via ad ogni altra eventualità. Incominciò, nella calma apparente, il 1860. Torino e Napoli, come Vienna, Mosca, Berlino, Parigi e Madrid, avevano gli occhi fissi a problemi diversi, chi ai baratti di territorio, chi alle difficoltà di polizia, chi alle conseguenze di una strana pace.

---

(4) Cfr. ROMITI, *cit.*, pagg. 133-40 e 210-16.

(5) È noto che nel 1851 Gladstone aveva clamorosamente denunciato al mondo le vergogne dell'amministrazione poliziesca borbonica.

Ma la tradizionale sensibilità politica britannica captava già nelle acque del Mediterraneo i segni premonitori di una crisi a venire, mentre le unità da guerra della flotta di Malta erano pronte a prendere il mare per seguire gli avvenimenti siciliani. All'isola erano fissi gli occhi del *Foreign Office* e dell'Ammiragliato. In Sicilia si erano avute manifestazioni di giubilo nel 1859, alle notizie delle vittorie alleate nella pianura del Po, e il flusso dei patrioti che emigravano era diventato sempre più considerevole. Anche il contrabbando di armi e di polvere da sparo, operato dai trabaccoli maltesi, era aumentato. In Sicilia, oltre al console di Palermo, Goodwin, gli inglesi tenevano allora ben 11 vice consoli, indice chiaro di un interesse che gli avvenimenti successivi dovevano pienamente giustificare (6).

45. Lo sbarco di Garibaldi a Marsala ed i successi del suo esercito in Sicilia, favoriti dai precedenti moti e dall'intervento massiccio degli isolani a fianco delle truppe garibaldine, determinavano gli orientamenti delle varie Potenze. Ma poiché Garibaldi agiva in proprio e — sebbene inalberasse la bandiera del Re di Sardegna — offriva al preoccupato governo di Torino il modo di scaricarsi dinanzi alle potenze della responsabilità diretta; l'ostilità dichiarata di quasi tutti i governi stranieri non condusse al fallimento né alla sospensione dell'impresa. Uno dei fattori del successo fu certo il poco credito che quasi da ogni parte si dava alla spedizione di Garibaldi, per cui le successive prese di posizione erano regolarmente superate dagli avvenimenti. Lo stesso Cavour non credeva in partenza nelle possibilità degli avvenimenti garibaldini: tuttavia, abituato ed esperto com'era nel condurre un gioco multilaterale che gli lasciasse aperte tutte le strade, non ostacolò l'impresa. Come si è detto, egli si limitò a dare mandato alla flotta di impedire che i porti della Sardegna divenissero base d'operazione per i Mille, fece dirottare più tardi in Sicilia la spedizione Bertani destinata ad invadere lo Stato pontificio e si barcamenò intanto a mantenere una formale neutralità fra le proteste e le pressioni delle potenze ostili.

Ben pochi, nel maggio 1860, si rendevano conto che dagli avvenimenti siciliani sarebbe derivata l'Unità d'Italia e, quindi, una situazione politica e strate-

---

(6) I vice consoli inglesi, al 1° gennaio 1860, erano: Joseph Rickards, inglese — il solo retribuito — a Messina; Luigi Marino, trapanese, a Trapani; Benjamin Ingham, inglese, a Marsala; Samuel Clarckson, inglese, a Mazzara del Vallo; Ferdinando Imbomone, locale, a Sciacca; Lewis Alexander Thompson, inglese, a Licata; John Cates, inglese, a Girgenti; Francesco Bresmes, locale, a Terranova; Cesare Porcelli, da Vittoria, a Scoglitti; Carlo Azzopardi, maltese, a Siracusa e John Joshua Jeans, inglese, a Catania. Cfr. P.R.O., Londra, *Foreign Office*, 70, 322, dove sono pure le relazioni, fondate sulle notizie fornite dai consolati, sulla navigazione e il commercio della Sicilia dal 1857 al 1859. Appena poi la rivoluzione e il susseguente sbarco garibaldino attirarono l'attenzione dell'opinione pubblica sulla Sicilia, la stampa si interessò dell'isola sotto ogni aspetto: il 26 maggio 1860 *"L'Illustrated London News"* pubblicò un lungo servizio informativo sulla Sicilia, nel quale la situazione geografica e strategica dell'isola era esaminata particolarmente dal punto di vista militare e navale.

gica completamente nuova nel bacino del Mediterraneo. Ma questa situazione completamente nuova non si sarebbe probabilmente avuta se gli avvenimenti siciliani non si fossero conclusi con il passaggio dello Stretto, voluto e imposto da Palermo. L'azione politica della capitale garibaldina finì per avere un peso determinante, sia nei riguardi dell'unità italiana, sia, per necessaria conseguenza, sui nuovi equilibri mediterranei.

Era dunque molto grossa, decisiva, la partita militare e politica che Garibaldi si trovò a giocare in Sicilia, dal maggio all'agosto, in guerra contro i Borbone e in politica contro i moderati liberali di Cavour.

Dalla difficile giornata di Calatafimi alla sorprendente occupazione di Palermo, e poi a Milazzo, nella battaglia decisiva per il possesso dell'isola, l'avventura militare felicemente si svolse, tappa per tappa, tra lo stupore del mondo, in un'atmosfera non priva di toni romantici, che colpiva la fantasia e attirava da lontano molti spiriti generosi nelle file dell'esercito volontario. Ma il gioco degli intrighi e dei contrasti politici tra le diverse correnti italiane incominciò a dipanarsi, seguendo molti intricati fili, da quando Palermo diventò la capitale dello Stato garibaldino. Quando si dice Stato garibaldino si vuole intendere quella particolare forma di governo che ebbe vita in Sicilia, e poi in tutto il Meridione, fino all'autunno, in nome della dittatura di Garibaldi, il quale, a sua volta, si era autoproclamato depositario di tutti i poteri in nome di Vittorio Emanuele II. Rispondeva, questo, alle conclamate intenzioni di Garibaldi di conquistare non solo la Sicilia, ma anche l'Italia meridionale e Roma, da dove, in sfida alla Francia, egli si riprometteva di proclamare l'unità italiana offrendo al monarca subalpino una nuova corona di re. Nuova perché avrebbe dovuto riassumere la volontà unitaria di tutto il popolo italiano e rappresentare, senza legami troppo stretti col passato della Corte di Torino, la nuova grande Italia che tutti gli antichi e recenti seguaci di Mazzini avevano sognato. Sarebbe stata — al di là di ogni accantonata polemica istituzionale — l'Italia redenta degli italiani, l'Italia delle grandi imprese, la cui nuova irresistibile vita avrebbe dovuto germogliare dalla passione bruciante dei patrioti, e non da abili manovre di alleanze o da machiavellici giochi diplomatici.

Ma l'esperienza dolorosa delle insurrezioni fallite, degli improduttivi complotti che preparavano le repressioni sanguinose, l'assenteismo del popolo, sordo nella gran parte agli ardori delle *élites* rivoluzionarie, parlavano contro la validità della tesi radicale. All'opposto, i successi del 1859, preparati da un'abile politica che puntava sullo sfruttamento delle rivalità internazionali, — interessando diplomaticamente la Francia di Napoleone III alle lotte del Piemonte contro l'Austria, — sembravano confortare le vedute del partito moderato liberale. Da questo fondamentale contrasto di metodi scaturì in Sicilia l'insanabile dissidio tra i partiti di Cavour e di Garibaldi sulla strada da battere per raggiungere l'unità

nazionale. I radicali amavano accusare Cavour, colpevole del baratto di Nizza, di non volere realmente l'unità della Penisola, mentre i moderati sostenevano che la realtà internazionale impediva la conquista della unità attraverso la rivoluzione, la quale avrebbe potuto essere foriera soltanto di catastrofi. Su questo sfondo di contrasto primario tra le due maggiori figure italiane del 1860, in Sicilia si mossero altre cozzanti passioni e interessi, dalle rivalità personali tra esponenti radicali ed emissari di Cavour ai motivi separatisti che una tradizione antica manteneva sempre vivi nell'isola. L'infelice scelta di Cavour che mandò a rappresentarlo a Palermo un uomo arrogante, invelenito, fazioso e prevenuto come il La Farina, aggravò in partenza la situazione, senza che l'appoggio della flotta sarda, al comando del Persano, potesse controbilanciare agli occhi dei radicali quanto di negativo andava producendo a Palermo la presenza degli emissari di Cavour. La personalità di Crispi, inoltre, così inquieta ed ombrosa, portò nel *cocktail* di uomini che si agitavano a Palermo una nuova carica esplosiva. I risultati furono apparentemente disastrosi: non solo Garibaldi non ebbe mai un governo efficiente su cui poter contare, ma i sussultori avvenimenti palermitani con quelle sempre provvisorie alleanze locali di idee e di uomini portarono ad una rottura profonda tra le due principali fazioni politiche italiane, che pure asserivano di avere gli stessi ideali [7]. La contesa politica tra Palermo e Torino si articolò intorno al problema dell'annessione immediata o meno della Sicilia al Piemonte, ed i radicali riuscirono ad imporre per mesi il rinvio dell'annessione. Essi riuscirono a procrastinarla fino alla liberazione dell'Italia meridionale, che coincise con l'intervento regio organizzato da Cavour, dopo il fallimento del tentativo di provocare a Napoli un moto liberale. L'abile Ministro di Vittorio Emanuele II avrebbe dimostrato di sapersi adattare rapidamente all'evolvere turbinoso della situazione e trarne profitto, ma al partito radicale non va disconosciuto il merito di avere imposto da Palermo, governando tra difficoltà e disordini, la soluzione unitaria.

D'altra parte, anche il crollo dell'apparato militare e politico borbonico registrò i suoi episodi decisivi durante la fase siciliana dell'impresa dei Mille. La conquista di Palermo, la battaglia di Milazzo, il passaggio dello Stretto di Messina, segnarono sul piano militare il destino di Francesco II. In Sicilia le truppe regie conobbero, ancora più gravi delle sconfitte militari, le rese vergognose, le fughe, gli imbarchi avvilenti tra la derisione del popolo, davanti ad un nemico palesemente meno forte, ma più ardito e più fortunato, oltre che meglio condotto. Giudicata sotto questo profilo, anche la grande battaglia del Volturno — la maggiore della Campagna — non ebbe forse l'importanza degli scontri e delle scaramucce che avevano portato i garibaldini ad impadronirsi avventurosamente

(7) Cfr. D. MACK SMITH, *Garibaldi e Cavour nel 1860*, Torino 1958, *passim*.

della Sicilia, e risultò in definitiva come uno sforzo disperato e vano, quasi che al di là delle apparenze, il risultato ne fosse stato dolorosamente scontato fin dall'inizio, per la parte borbonica. Pure alla fase siciliana — includendo naturalmente in essa l'episodio del passaggio dello Stretto — va attribuito lo sfaldamento morale della compagine borbonica. Prendiamo il caso della flotta: a Marsala, sia pure in ritardo, essa intervenne ed aprì il fuoco; a Palermo cannoneggiò la città; nello Stretto si condusse fiaccamente e nell'episodio dello sbarco di Garibaldi in Calabria, a Melito, arrivò tardi, come a Marsala; ma lo specchio di mare da controllare era ben più ristretto, le sue colpe erano ben più gravi. In seguito, più nulla: dopo la defezione dell'Anguissola, nessun altro ufficiale osò disertare così clamorosamente, ma l'oscuro favoreggiamento dell'avversario, l'inazione, l'indecisione, la slealtà verso il proprio sovrano si estesero come una cancrena nella Marina di Napoli. Fosse ciò frutto del tiepido amore che la causa borbonica ispirava agli ufficiali della Marina napoletana, o delle seduzioni del Persano, fatto sta che dopo la Sicilia la Marina borbonica non brillò in una azione, in un tentativo, nemmeno in una facile, ma almeno aperta ribellione.

Altro aspetto notevole dei fatti di Sicilia del 1860 fu la partecipazione popolare all'impresa dei Mille, l'insurrezione di Palermo, la guerra dei *picciotti* a fianco dei garibaldini, per cui veramente poté dirsi che l'isola non fu conquistata dai settentrionali, ma che fu liberata dagli sforzi congiunti degli abitanti e dei garibaldini. Questa fratellanza d'armi e d'intenti — almeno per quanto si riferì alla cacciata dei Borboni dall'isola — venò di un'atmosfera particolare il momento più elettrizzante del Risorgimento e ridicolizzò le proteste sull'invasione operata dal «brigante» Garibaldi. La partecipazione popolare condizionò il successo dell'avventura e la rese morale ed irresistibile.

In definitiva quindi gli avvenimenti siciliani risultarono due volte decisivi, sul terreno militare perché determinarono il crollo dell'apparato difensivo borbonico, sul terreno politico perché forzarono i tempi dell'unità italiana e ne provocarono la fortuna su scala nazionale. La liberazione della Sicilia non andava più interpretata come un episodio, ma, storicamente, come l'atto di nascita della nuova potenza mediterranea italiana, fattore determinante della futura politica internazionale nel grande mare aperto.

46. Può essere interessante registrare il tono cauto, ma tuttavia sintomatico, di una delle prime reazioni della stampa popolare inglese alla notizia dello sbarco a Marsala. Nell'articolo di fondo del 19 maggio, intitolato *Sicilian affairs*, l'*Illustrated London News* scriveva: «*La moralità della legge internazionale fa sentire tutto il suo peso, ed è impossibile controbattere il fatto che il famoso Generale partigiano, nella sua presente impresa, si conduce né più né meno che come un bucaniere; che egli si è reso colpevole di pura e semplice pirateria; e, se dovesse essere catturato con le armi alla mano*

in Sicilia, nessuna attenuante potrebbe salvarlo dalla forca». Fin qui parrebbe trattarsi di un'aperta condanna; subito dopo, però, l'articolista operava un'apertura che sembrerebbe in contrasto con il testo citato fino ad ora: «*Vi è, certamente, un curioso dilemma tra sentimento ed opinione*». Era chiaro che si disapprovavano i mezzi usati, ma che la sostanza dell'azione garibaldina, *se fosse andata bene*, avrebbe anche potuto discutersi. Su questo tono si teneva nei primissimi momenti la stampa inglese, pronta ad agire in un senso o nell'altro sull'opinione pubblica, la quale invece, subito, era allineata con Garibaldi.

Gli inglesi furono i primi a rendersi conto delle prospettive nuove che la situazione storica apriva in Mediterraneo, ed allora la stampa, conscia di battere un tasto gradito ai lettori e di difendere a un tempo un interesse inglese, passò rapidamente, armi e bagagli, a favore dei garibaldini. Nel coro le poche voci discordi furono sommerse. Alle Camere e sulle colonne dei giornali i fantasmi degli irlandesi che si erano arruolati nell'esercito pontificio furono agitati per fare da contrappeso alle camicie rosse di Garibaldi, sull'incerta bilancia della moralità internazionale (8). La polemica dei paragoni con i corsari e i pirati del passato, che già aveva impegnato l'organo di stampa ginevrino delle rivoluzioni europee (9) fu autorevolmente ripresa in Inghilterra a tutto vantaggio di Garibaldi (10), mentre l'opinione pubblica veniva, a ragion veduta, illuminata sulle barbarie del Regno delle Due Sicilie da truculente descrizioni delle torture e delle atrocità commesse dai borbonici in Sicilia (11). Le sottoscrizioni, gli aiuti, i volontari per Garibaldi furono l'effetto di tutto ciò, in un crescendo che non mancò di avere anche aspetti curiosi (12).

Ma il vero contrappeso cui si teneva a Londra era la Sicilia, la quale, diventando parte integrante di un nascente Stato unitario italiano che poteva contare

---

(8) Cfr. *"L'Illustrated London News"*, 15 maggio 1860. In realtà truppe irlandesi affluivano in buon numero, proprio durante quei cruciali mesi del 1860, sotto la bandiera pontificia: si possono vedere in proposito numerose lettere, del giugno, luglio ecc. indirizzate a monsignor Randi, delegato apostolico della provincia di Ancona e poi di Civitavecchia, da un anonimo corrispondente romano, probabilmente persona di famiglia, in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 132, fasc. 4693. Secondo *"L'Adriatico"* di Ravenna dell'8 agosto 1860, inoltre, i cattolici irlandesi avrebbero cercato di bruciare la nave *Liverpool*, acquistata da Garibaldi nel Regno Unito.

(9) Cfr. *"L'Espérance"* del 14 maggio 1860, in polemica con *"La Patrie"*, che aveva paragonato Garibaldi al pirata Walker.

(10) Anche in Parlamento, egli fu paragonato a Guglielmo d'Orange.

(11) Cfr., ad esempio, *"L'Illustrated London News"* del 9, 16 e 23 giugno 1860.

(12) Lo stesso settimanale londinese pubblicava il 18 agosto il seguente annuncio economico: «*Garibaldi, Marcia per armonium di Engel, presentata dal compositore con immenso successo ai principali concerti della stagione, 2 scellini e 6 pence*». Per la stessa cifra il 16 giugno era stata offerta, nella medesima pubblicazione, la marcia per pianoforte «Garibaldi», di Emile Berger, illustrata con un ritratto del Generale; e in luglio, il 14, era la volta di una *polka* «Garibaldi», franco domicilio, con ritratto a colori, per tre scellini.

sulla Sardegna e su diverse altre potenziali basi navali ben disposte, avrebbe potuto bilanciare efficacemente ogni velleità francese, in termini di equilibrio marittimo mediterraneo. Il fulcro di tale equilibrio sarebbe rimasto, naturalmente, nelle vigili mani dell'Ammiragliato, con ampie possibilità di manovra. L'Italia e soprattutto la Sicilia — sarebbero state così vulnerabili dal mare che la Gran Bretagna — tradizionale depositaria del potere marittimo — avrebbe sempre potuto esercitarvi una influenza notevole o, perlomeno, un abbastanza efficiente controllo. È noto che questi motivi contribuirono decisamente ad orientare il favorevole atteggiamento britannico, dopo la guerra del 1859, riguardo al problema dell'unità italiana [13]. Tutto ciò presupponeva una potente presenza inglese nel Mediterraneo, con possibilità di manovra immediata a ridosso della Sicilia, punto focale di tutto il bacino. A queste evidenti necessità strategiche sono probabilmente legate le voci relative ad aspirazioni territoriali — concessione di punti d'appoggio sulla costa sicula — o ad ambizioni politiche — conseguimento di un protettorato sulla Sicilia — che ebbero breve vita durante il 1860.

Edmond Tixier, commentando pochi giorni dopo lo sbarco di Marsala sull'*Illustration*, i fatti politici, affermava chiaramente che l'Inghilterra avrebbe potuto sperare di aumentare la propria influenza in Sicilia al punto di ottenere, in seguito agli avvenimenti provocati dall'impresa garibaldina, addirittura il protettorato sull'isola. Davanti a queste prospettive il governo francese non poteva rimanere indifferente, e per via diplomatica ciò era stato fatto presente a Londra; tuttavia permaneva a Parigi una diffusa inquietudine sugli sviluppi incerti degli eventi in corso. L'articolista affermava poi, in relazione ad una espansione sabauda nel Mediterraneo: «*La Francia non permetterebbe alla Monarchia sarda di mirare al proprio ingrandimento senza reclamare per il nostro Paese delle garanzie strategiche*» [14]. Una polemica si sviluppò rapidamente tra la stampa inglese e quella francese, fiancheggiata quest'ultima da quella reazionaria europea, circa le ambizioni relative alla Sicilia.

Dietro alle redazioni dei giornali era evidente che si agitavano interessi politici ritenuti, dall'una e dall'altra parte, fondamentali. Le voci sulle aspirazioni inglesi venivano avallate da particolari e da notizie che circolavano suscitando allarme: *"La Gazzetta delle Poste di Augsburg"* pubblicò — e *"Il Giornale di Roma"* fedelmente riprese [15] — che Cavour si era impegnato a cedere all'Inghilterra

---

(13) Cfr. *The letters of Queen Victoria*, vol. III, Londra 1907, pag. 545; SIGNORETTI, *La politica inglese durante la crisi risolutiva dell'unità d'Italia*, in *Rassegna storica del Risorgimento*, Roma 1923, fasc. II, pagg. 280 segg.; SILVA, *Il Mediterraneo dall'unità di Roma all'Impero italiano*, VII ediz., Milano 1942, pagg. 295 segg.; RENOUVIN, *Histoire des relations internationales*, tomo 5, Parigi 1954, pag. 259 segg.

(14) *"L'Illustration"* del 19 maggio 1860, pag. 314.

(15) Nel numero del 26 giugno 1860.

un tratto del territorio siciliano per farvi una base navale: in particolare si alludeva a Marsala ed alla zona circostante, e si affermava che addirittura era stato stipulato in proposito un accordo, che si temeva rendere di pubblica ragione a causa dell'ostilità della Francia ad una simile operazione politico-strategica. Marsala, d'altra parte, era già diventata il centro di importanti interessi britannici.

I precedenti storici legati ad una intesa anglo-siciliana erano rispolverati per l'occasione, e *"L'Illustration"* ricordava che era stato al tempo di lord Bentick che gli inglesi avevano compreso come i siciliani potessero essere dei buoni soldati, come stavano a dimostrare le azioni compiute nel 1814 dal Corpo da sbarco anglo-siciliano sulle coste italiane, e in particolare la conquista del forte di Santa Tecla, strappato alla guarnigione francese di Genova [16]. Ma il turbinare di queste voci, che non avevano certamente nulla di serio, almeno per quanto riguardava la limpida posizione garibaldina, tesa soltanto alla liberazione della patria ed al conseguimento dell'unità nazionale, non lasciò indifferente Garibaldi e lo indusse ad una messa a punto molto chiara. In una sua lettera diretta agli ufficiali della crociera inglese nelle acque della Sicilia — lettera che fu pubblicata dall'organo di stampa della Marina militare inglese, il settimanale *Fleet Times* — Garibaldi scriveva: «*I nemici dell'indipendenza italiana calunniano la vostra grande Nazione; le attribuiscono il pensiero odioso di speculare sulla nostra eroica impresa e di voler spigolare un giorno su questo campo di gloria irrorato dal sudore dei patrioti e dal sangue dei martiri. Se è così, se la Sicilia, che in questo momento è la più italiana delle nostre provincie confederate, non facesse che scambiare il dispotismo borbonico contro un protettorato interessato, l'Inghilterra non sarebbe più la sorella dell'Italia e la terra classica della libertà*» [17]. Era una presa di posizione assai esplicita e, ad un tempo, abile e coraggiosa: Garibaldi e i suoi non combattevano per prestarsi ai giochi sottili ed equivoci della diplomazia dei compensi e delle cessioni, ma per conseguire l'obiettivo che apertamente proclamavano di volere; la costituzione dello Stato unitario italiano.

Tuttavia, anche dopo che smentite e smentite si susseguirono, continuò a permanere negli interessati — francesi e non francesi — il dubbio che qualche manovra poco chiara si andasse svolgendo alle spalle della spedizione garibaldina ed a favore dell'Inghilterra: una nuova occasione di scandalo fu la pretesa cessione del forte di Castellammare alla flotta inglese, dopo la partenza dei borbonici da Palermo [18]. Tanto poco di vero c'era in tali dicerie che proprio in quei giorni si cercava da parte inglese di studiare le misure adatte per assicurare alla flotta una efficiente presenza navale nel Mediterraneo.

---

(16) Cfr. *"L'Illustration"* del 16 giugno 1860, pag. 383.

(17) *"L'Espérance"* riprese la lettera il 31 maggio 1860.

(18) Cfr. *"Il Giornale di Roma"* del 20 giugno 1860.

Il 14 giugno 1860 — mentre a Palermo le truppe borboniche si imbarcavano per ritornare sul continente, in osservanza della disastrosa convenzione firmata il 6 giugno — il vice ammiraglio F. W. Martin, Comandante in Capo della Squadra del Mediterraneo, scriveva da bordo della sua ammiraglia, il *Marlborough*, alla fonda nella baia di Malta, un interessante rapporto diretto a lord Clarence E. Paget, dell'Ammiragliato. Detto rapporto concerneva la proposta di estendere e potenziare il porto e la baia maltesi, per fini militari e politici. Esaminata la possibilità di una guerra o del pericolo di una guerra nel Mediterraneo, l'Ammiraglio notava che, stanti le inadeguate proporzioni del porto militare di Malta, diveniva impossibile radunare insieme le unità della flotta inglese del Mediterraneo. Anche la base di Gibilterra, infatti, risultava troppo piccola e poteva diventare impraticabile in caso di conflitto con la Spagna. Gibilterra, inoltre, era periferica, mentre Malta era ad un passo dalla Sicilia, dove l'impresa garibaldina era in pieno svolgimento sotto gli occhi interessatissimi degli inglesi. L'ammiraglio Martin faceva, tra le altre, una affermazione assai sintomatica: «*Suppongo che sarà ritenuto essenziale avere nel Mediterraneo una forza potente come nella Manica*» [19]. Sottolineava poi che l'urgenza di agire era dettata da ragioni militari e politiche piuttosto che da ragioni commerciali, perché il porto commerciale non veniva usato completamente; inoltre, «*Un eventuale ampliamento del porto commerciale, per esempio, diventerebbe utile se la Sicilia dovesse rendere i suoi porti liberi ed invitanti come quello di Malta, cosa che, sotto un buon governo, essa molto probabilmente farà*» [20]. In tal caso lo scalo commerciale maltese «*would have been spent*» (sarebbe stato esautorato), per cui ancora maggiore appariva agli occhi dell'Ammiraglio la necessità di potenziare la base militare. Mentre per quanto li riguardava cercavano di mettersi al sicuro, d'altra parte gli inglesi si prestavano con una certa compiacenza a favorire i garibaldini. Abbiamo visto come a Marsala la presenza di due navi da guerra inglesi aveva, sia pure involontariamente, favorito lo sbarco dei Mille; a Palermo l'opera dell'ammiraglio Rodney Mundy era riuscita di grande aiuto a Garibaldi al tempo del bombardamento operato dalla squadra navale napoletana [21]. Durante tutta la campagna, inoltre, unità mercantili

---

(19) Nel testo: «*I presume also that it will be deemed as essential to have a powerful force in the Mediterranean as in the Channel*». Il rapporto, n. 57, è in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 470.

(20) Nel testo: «*It may, for instance, be baffled if Sicily should make her ports as free and attractive as the port of Malta is — which, under a good government, she very probably will do*».

(21) L'8 settembre 1860 l'ammiraglio Rodney Mundy informava l'Elliot, ambasciatore inglese a Napoli, che il Persano lo aveva pregato di intervenire presso Garibaldi per dissuaderlo dall'idea di attaccare Roma e la Venezia, spiegando che proprio al Mundy «*faceva questa richiesta perché Garibaldi gli aveva detto che mi doveva molto per ciò che era successo a Palermo...*», cfr. BLAKISTON, *Fonti per la Storia del Risorgimento nel Public Record Office di Londra*, in *Rassegna Storica del Risorgimento*, Roma 1954, fasc. II-III, pagg. 285-6.

inglesi si lasciarono noleggiare per trasporti militari dell'esercito volontario [22], compensando *ad abundantiam* un analogo intervento francese in favore dei borbonici. Tutto ciò, naturalmente, fu fatto sempre proclamando la più stretta neutralità da parte britannica [23], ma lo spirito con cui tale neutralità veniva osservata si comprende quando si tiene presente che fin dal marzo Palmerston aveva dichiarato — almeno a quanto racconta l'ambasciatore sardo a Londra,

---

(22) Cfr. AST, *Archivio Militare di Sicilia*, mazzo 180; AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 95; ecc. Vi fu tuttavia la lunga questione dell'*Orwell*, che pur dando luogo ad azioni di repressione e di rivendica dei danni, non arrivò ad avvelenare le relazioni tra i britannici ed i garibaldini.

L'*Orwell* era una nave inglese noleggiata dai garibaldini per trasportare volontari in Sicilia, in conformità con gli ordini di Garibaldi, comunicati al Pilotti ed al Settembrini, capi del gruppo che doveva recarsi in Sicilia, con lett. del 14 luglio. Ma il capitano dell'*Orwell* non aveva intenzione di partire, per cui i garibaldini, saliti a bordo in numero di 80, tra inglesi, italiani, svedesi, francesi, americani e tedeschi, dopo aver aspettato 24 ore si impadronirono del piroscafo con un colpo di forza e si diressero al sud. Il contrammiraglio Mundy ordinò a due navi di linea, la *Renown* al comando del capitano Forbes, e la *Scylla* al comando del capitano Lambert, di incrociare sulle possibili rotte dell'*Orwell* e di catturarlo. Il 29 luglio, dopo aver fatto scalo a Montecristo, l'*Orwell* giunse a Messina e fu intercettato dalla *Scylla*, che lo costrinse a dirottare a Malta sotto l'accusa di pirateria. I garibaldini furono assolti da tale accusa, ma incominciarono le discussioni con la ditta proprietaria del vapore, Adam Blake e compagni, che avanzava esorbitanti pretese d'indennizzo. Il prodittatore di Palermo, Pallavicino, respinse le pretese dei proprietari, pur ammettendo il loro diritto a percepire il noleggio e i danni per il tempo che la nave era stata al servizio di Garibaldi. Tale linea fu poi ripresa anche dal governo italiano, ma la controversia, tra offerte e controproposte si trascinò fino al 1863. Cfr. MUNDY, *cit.*, pagg. 217-29; GABRIELE, *cit.*, pag. 187. I documenti inglesi relativi all'*Orwell* si trovano in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733. Quelli italiani del Ministero, relativi alla definizione della pratica, al parere del consiglio d'Ammiragliato, ecc. sono in ACR, *Ministero Marina - Marina Militare*, b. 2, fasc. 25.

(23) Si potrebbe sostenere che la neutralità britannica fu più effettiva quando la contesa non era tanto tra i borbonici e i garibaldini, ma quando, in autunno, il contrasto si delineò anche tra le opposte tendenze politiche italiane, impersonate da Cavour e da Garibaldi. Il 20 settembre 1860, da Napoli, l'ammiraglio Mundy diramava ai suoi sottoposti un memorandum nel quale raccomandava di osservare una neutralità assoluta, di non entrare in alcuna discussione politica e di non impegnare in nessun modo, anche indirettamente, l'Inghilterra, vedi P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828. Il 6 ottobre poi F. Crispi, Segretario agli Esteri del Governo garibaldino, notificava il blocco di Gaeta e di Messina al console inglese di Napoli, Bohnam, con la seguente lettera: «*Essendo indispensabile lo impedire che giungano approvvigionamenti di Artiglieria, Armi, Attrezzi, e Munizioni da guerra tanto nella Cittadella di Messina quanto nella fortezza e Città di Gaeta, si è disposto dal Governo Dittatoriale che le dette località siano messe in istato di blocco effettivo secondo i principi stabiliti dal Trattato di Parigi del 1856. Quindi dichiara essersi dato ordine che fra otto giorni a cominciare da oggi sia messo in esecuzione il cennato blocco ed all'oggetto che delle crociere di legni da guerra vigilino sulle coste adiacenti di Messina e di Gaeta, onde non vi siano introdotte munizioni ed armi ed ogni altro oggetto inserviente alla guerra. Il sottoscritto Segretario di Stato degli Affari Esteri nell'Italia Meridionale si affretta di rendere consapevole di quanto precede il sig. Bohnam Console di S.M. Britannica per la debita intelligenza...*». Ma circa l'autorità del governo garibaldino a compiere simili atti il console inglese era poco convinto e l'8 seguente si affrettava a chiedere lumi a lord Russell, e facendogli notare: «... *but under the peculiar circumstance of this Government should the validity of the blockade not be recognised by Her Majesty Government. I request your Lordship directions for my guidance in this matter*» P.R.O., Londra, *Foreign Office*, 70, 322.

D'Azeglio, in una lettera del 1° aprile 1860 — che *«l'Universo intero si rallegrerebbe se la Monarchia di Napoli avesse a cadere»*. La dimostrazione si ebbe nella fase decisiva del passaggio dello Stretto di Messina.

Il baratto di Nizza e della Savoia a Napoleone III in cambio del riconoscimento delle annessioni italiane al Regno di Sardegna, era stato motivo di preoccupazione per l'Inghilterra, non tanto in sé stesso, quanto perché poteva indicare una direttiva a costituire un precedente pericoloso. Se, persistendo l'Italia a condurre una politica di compensi, l'unità della Penisola fosse stata pagata con la cessione di Genova o della Sardegna, o di entrambe, alla Francia, tutto l'equilibrio mediterraneo ne sarebbe risultato sconvolto a favore della Francia, che avrebbe goduto nel bacino occidentale di una posizione di assoluto favore. Ma una volta acclarato che le voci relative ai progetti di nuove cessioni non rispondevano a verità e che erano state montate per ragioni intuibili dalla propaganda viennese [24], la Gran Bretagna perseguì costantemente lo scopo di favorire la nascita di uno stato unitario nel Mediterraneo. È questa direttiva di fondo del governo liberale di Palmerston che spiega, ben più che i maneggi londinesi del Lacaita, il rifiuto inglese del 25 luglio 1860 alla proposta di Napoleone III di intervenire nello Stretto di Messina per imporre un armistizio di dieci mesi tra Garibaldi e i Borbone. Stando ad alcune indiscrezioni diplomatiche, sembrerebbe che questa mossa partisse dal desiderio di accontentare le richieste russe [25], ma è certo che la garanzia navale anglo-francese sullo Stretto di Messina avrebbe portato Parigi ad inserirsi direttamente con la flotta nel complicato gioco politico-diplomatico in corso attorno alla Sicilia. In quella occasione il rifiuto inglese fu decisivo, e l'intervento francese, come vedremo, fu procrastinato all'ultima fase del conflitto, in un momento particolarmente poco indicato perché, a gioco ormai fatto, valse solo a sottolineare pubblicamente la sconfitta diplomatica francese.

Vi fu tuttavia un aspetto riflesso della crisi siciliana che poté non far piacere agli inglesi.

Essi, come noto, dominavano le Isole Ionie, nelle quali, almeno a quanto scriveva nel giugno 1860 un giornale triestino, non si era rimasti insensibili ai fatti siciliani: *«Gli avvenimenti della Sicilia hanno suscitato nelle Isole Ionie grande agitazione e aperto l'animo a speranze che porteranno purtroppo ad amare delusioni. Il lord Commissario e i suoi trabanti esercitano una rigorosa vigilanza e ogni ambizione che appelli aspirazioni nazionali o sentimenti avversi al protettorato dell'Inghilterra è punita severamente. Quello che più spiace agli Joni è il modo rozzo e sprezzante che usano i loro protettori.*

---

(24) Cfr. C. AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 250.

(25) *«Stando a qualche voce uscita da questa Ambasciata russa parrebbe che l'Imperatore Napoleone si fosse deciso di far proporre al Governo inglese di far impedire al Garibaldi, per le squadre anglo-francesi, lo sbarco in terra-ferma onde corrispondere ai desideri dell'Imperatore Alessandro II»*, cfr. rapporto del Nunzio a Parigi, Sacconi, all'Antonelli del 31 luglio 1860, in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 136, fasc. 4895 c.

In una recente occasione, essendo essi richiamati al principio di nazionalità e al diritto dei popoli di disporre di sé, l'uno e l'altro propugnati dall'Inghilterra, fu loro risposto che essi non hanno nazionalità, ma sono un'accozzaglia di gente, la quale deve recarsi ad onore di essere governati da Inglesi» [26]. Malgrado questo atteggiamento, denunciato da fonte sospetta, il punto di vista inglese mutò rapidamente, se già verso la fine dell'anno si discuteva tra le massime gerarchie militari e politiche di un eventuale abbandono dell'arcipelago che nel 1862 veniva, infatti, ceduto allo Stato greco. Nel novembre 1860 l'ammiraglio Martin chiudeva con queste parole una memoria riservata sulle Isole Ionie: «*Io credo che sarebbe cosa saggia dare le isole alla Grecia, od a qualsiasi altra Potenza europea eccetto la Francia. Ma piuttosto che permettere che cadano sotto la Francia, io fortificherei Corfù e la terrei: almeno fino a quando l'Inghilterra non si sia assicurato il possesso di Candia*» [27].

In realtà gli inglesi agirono, durante tutta la crisi risolutiva dell'indipendenza italiana, in funzione concretamente antifrancese, e non inseguendo l'affermazione di principi etici. Essenzialmente contro la Francia, nell'esame delle prospettive che una eventuale guerra contro di essa avrebbe aperto in Mediterraneo, era diretto il promemoria riservato dell'ammiraglio Martin sulle Isole Ionie: e le conclusioni che abbiamo citato erano evidentemente dominate soltanto da una preoccupazione, che quelle isole non finissero in mano alla Francia [28].

---

(26) Riportato da *"Il Giornale di Roma"* del 28 giugno 1860.

(27) Nel testo: «*I believe it would be wise to give the Ionian Islands to Greece, or to any other European power except France. But rather than allow them to fall under France, I would fortify Corfù and hold it: at any until possession of Candia be obtained for England*»; dal rapporto confidenziale riservato, intitolato «*Naval and Military considerations with reference to Ionian Islands*», in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 834.

(28) Nel citato rapporto, infatti, l'ammiraglio Martin osservava che le Isole Ionie non avevano nessun valore dal punto di vista commerciale, per l'Inghilterra, ma potevano avere un certo valore militare, specie in relazione ad un conflitto con la Francia, che costituiva la sola ipotesi preoccupante per l'Inghilterra. Era prevedibile che una eventuale guerra si sarebbe svolta lontano da Corfù, ma poiché la Francia disponeva di un esercito molto più forte di quello inglese e di una flotta rilevante, le isole avrebbero dovuto venir presidiate con una guarnigione più forte di quella esistente e la marina britannica avrebbe dovuto inserire la difesa dell'arcipelago tra le proprie numerose mansioni. D'altra parte, essendo la Francia meno vulnerabile della Gran Bretagna e sempre in condizioni di scatenare un'aggressione, occorreva che quest'ultima si preparasse per tempo a difendere sé e le proprie numerose dipendenze disseminate nel mondo: la Francia aveva all'estero meno centri da difendere, quindi era favorita in una guerra d'attacco. Corfù, d'altra parte, se fosse caduta nelle mani dei francesi, avrebbe potuto servire di base ai loro incrociatori per insidiare le rotte inglesi d'oltremare. La sola, ma importante ragione per tenere Corfù — ed eventualmente anche le altre isole dell'arcipelago, stante la perdita di prestigio che sarebbe derivata da un abbandono e stante che tanto le isole tutte o solo Corfù avrebbero impegnato nella difesa la flotta — consisteva nel fatto che, così facendo, si impediva alla Francia di impadronirsene. Secondo quanto appariva dalla recente azione politica francese in Egitto e in Siria, gli intrighi di Parigi miravano a quei due Paesi: era quindi assai probabile che i francesi puntassero su Candia piuttosto che su Corfù, perché da Candia era possibile dominare più direttamente le rotte di quei Paesi. La miglior cosa sarebbe stata per l'Inghilterra avere Candia e mantenere una buona influenza in Egitto per garantire la rotta futura delle Indie: ma al momento il miglior consiglio che si poteva dare era di rafforzarsi dovunque fosse possibile, quindi anche nelle isole Ionie, tenendo presente che se la Francia se ne fosse impadronita avrebbe potuto provocare molto danno. P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 834.

Premuti dalle ambizioni di Parigi, gli inglesi sopravvalutarono probabilmente la potenza reale della Francia — lo spettro del primo Napoleone dovette in qualche modo influire — ed optarono per la nascita della nuova potenza mediterranea italiana, convinti che questa, per vivere ed affermarsi, avrebbe dovuto frenare l'ambiziosa invadenza francese.

Da questo punto di vista deve essere interpretato il famoso telegramma di lord Russel all'Hudson, ambasciatore inglese a Torino, del 27 ottobre 1860, che nella difficile congiuntura fu di massimo aiuto al governo sardo: «... *Il Governo di S.M. britannica è costretto a riconoscere che gli Italiani sono i migliori giudici dei propri interessi... Dopo gli eventi sbalorditivi cui abbiamo assistito è difficile credere che il Papa e il Re delle Due Sicilie possiedano il cuore dei loro popoli. Il Governo di S.M. britannica non vede ragione sufficiente a giustificare il severo biasimo con cui l'Austria, la Francia, la Prussia e la Russia hanno bollato gli atti del Re di Sardegna. Il Governo di S.M. preferisce guardare verso la lieta prospettiva di un popolo inteso a costruirsi l'edificio delle proprie libertà ed a consolidare la propria indipendenza*» [29]. Questa indipendenza significava, naturalmente, un nuovo grande problema lungo le frontiere marittime occidentali della Francia, che avrebbe dovuto tener d'occhio la nuova vicina perché non diventasse troppo incomoda, e rallentare quindi la pressione in altre direzioni. Quanto alle prevedibili ambizioni del nuovo Stato, purché non arrivasse ad insediarsi a Tunisi, potevano essere incoraggiate dall'Inghilterra perché avrebbero urtato fatalmente la Francia e ne avrebbero stimolato la diffidenza [30].

47. Se si eccettua il tentativo di convincere i franco-inglesi a sbarrare lo Stretto di Messina, la tradizionale amicizia russa per i Borbone non pesò direttamente sugli avvenimenti siciliani e mediterranei del 1860, sia perché il governo zarista fu regolarmente sorpreso dagli eventi, sia perché ogni movimento nel Mediterraneo restava inibito alla Russia dalla pace di Parigi del 1856. Essa aveva sanzionato la sconfitta russa nella guerra di Crimea, con clausole pesanti: non

(29) Cfr. AGRATI, *Da Palermo al Volturno, cit.*, pag. 533.

(30) Ad influenzare questo punto di vista concorse certamente la psicosi antifrancese che era in quel tempo diffusa in Inghilterra. Un noto esempio che si può citare in proposito fu la lunga questione della Sardegna, che la nostra diplomazia dovette affrontare nel 1862: Londra temeva che si volesse cedere al Papa l'isola in cambio di Roma, e poiché il Pontefice appariva allora troppo legato alla Francia, il governo inglese si oppose fieramente; vale la pena di ricordare che le reazioni britanniche furono assai decise in quella occasione e che lord Palmerston proclamò: «*L'Inghilterra si opporrebbe strenuously ad una simile estensione dell'influenza francese in questo mare*». Anche in altre occasioni era stata confermata la ferma intenzione del governo inglese «*di impedire ad ogni costo un simile aumento della potenza marittima della Francia nel Mediterraneo*», cfr. lettera del D'Azeglio al Cavour del 4 marzo 1861, in *Documenti Diplomatici Italiani*, Serie I, vol. I, pag. 26; vedi pure, ivi, pagg. 189 e 503-5; *Atti Parlamentari, Camera*, 1861-2, 3° periodo, vol. V, Roma 1881, pag. 2787; SIOTTO-PINTOR, *Intorno alle voci di cessione della isola di Sardegna*, Milano 1861.

solo era stata riconfermata la precedente Convenzione di Londra del 1841, che chiudeva le porte del Mediterraneo in faccia al colosso russo, ma in più era vietato al governo dello zar di tenere una flotta nel Mar Nero. Malgrado tutto ciò, però, un qualche effetto la posizione russa produsse sulla questione italiana, attraverso la congiuntura internazionale del 1860, ma in senso opposto a quello che Mosca avrebbe voluto. In quell'anno infatti si manifestarono reiterate irrequietezze russe intorno alla zona nevralgica degli Stretti, con un'eco internazionale rilevante. L'azione diplomatica del principe Gorciakov, diretta contro la Turchia, costituì un notevole elemento di tensione e di confusione, che preoccupò le capitali europee e giocò, in definitiva, a favore dell'impresa garibaldina, distraendo altrove l'interesse delle Potenze.

Del resto, la congiuntura internazionale della primavera e della estate 1860 era caratterizzata proprio dalla grande varietà dei focolai d'interesse politico, dalla Cina alla Siria, dagli Stretti alla frontiera del Reno, dalla questione siciliana — solo dopo diventò la questione italiana — a quella della cessione alla Francia della Savoia, contro cui si scagliavano Inghilterra e Svizzera [31]. In questo confuso panorama internazionale l'impresa di Garibaldi trovò condizioni favorevoli per potersi realizzare senza che le potenze avessero la possibilità di concentrare tutta la loro attenzione su quanto accadeva in Sicilia.

La scelta felice del momento storico, nel complicato evolvere dei rapporti internazionali, fu dovuta soprattutto al caso; ciò non toglie però che sia da riconoscere a Garibaldi lo sfruttamento rapido della contingenza favorevole, indice di sicuro intuito politico, certo maggiore di quello che la storiografia tradizionale del nostro Paese gli abbia attribuito [32].

Il banco di prova più convincente fu il momento del passaggio dello Stretto di Messina: mentre da molte parti si gridava allo scandalo, quando la Marina del Re di Sardegna temeva di spingersi troppo innanzi nel rischio, il Generale era decisissimo ad attuare la propria linea politica unitaria. La sua valutazione della situazione politica risultò sostanzialmente esatta: con buona pace de *"La Gazzetta di Augsburg"*, il passaggio dello Stretto non fu un *casus belli* [33].

---

(31) L'Inghilterra per principio, la Svizzera per ragioni più concrete, amministrative ed economiche. Si può ricordare che l'11 maggio 1860 il cardinal Sacconi, Nunzio Apostolico a Parigi, scrivendo a Roma al Segretario di Stato, cardinal Antonelli, affermava: «*...Ma questo Sovrano* (Napoleone III) *più che dell'affare Garibaldi ora si occupa del voto che deve essere dato dal Parlamento sardo per l'annessione della Savoia e del Nizzardo alla Francia. È per questo che procura di sostenere il Cavour...*», A.S.R., *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 136, fasc. 4895 c.

(32) Ma certo inferiore a quello che crede Mack Smith, perché certe enunciazioni pubbliche di programmi aggressivi, per non parlar d'altro, dimostrerebbero una certa carenza di senso dell'opportunità.

(33) Cfr. *"Il Giornale di Roma"* del 21 agosto 1860.

La flotta austriaca rimase a Pola, e l'attività intensa che taluni avevano creduto di riconoscere in quei giorni [34] alla Base istriana lentamente ritornò normale, mentre Garibaldi avanzava sul continente. Anche l'azione di cui si era vociferato contro le Romagne, da eseguirsi da parte delle truppe austriache e pontificie, rientrò e il resto è noto. Fra gli strilli della diplomazia delle grandi Potenze aveva probabilmente visto chiaro più presto di altri, malgrado gli errori iniziali, l'ormai disincantato e pessimista cardinal Antonelli, il quale dallo svolgimento degli avvenimenti siciliani non si faceva più illusioni [35], come del resto poche illusioni si facevano a Roma esponenti della classe dirigente pontificia davanti alla piega presa dalle cose di Sicilia [36]; ormai era ritenuto possibile, nel luglio, anche uno sbarco ad Ancona [37].

---

(34) Cfr. *"Il Giornale di Verona"* del 15 agosto 1860 e *"Il Giornale di Roma"* del 20 agosto.

(35) Cfr. il carteggio Antonelli-Sacconi, specie dalla metà di giugno in poi, in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 136, fasc. 4895 c. Il Thouvenel aveva chiesto, scherzando, al Sacconi, perché non si alleava anche il Papa con Garibaldi e non mandava Lamoricière con le sue truppe davanti a Venezia, cfr. rapporto del Sacconi all'Antonelli del 3 luglio. Ma il Segretario di Stato rispondeva amaramente il 14, constatando *«che la rivolta va in cerca di pretesti, e che alla sua audacia non si pone un freno con offici diplomatici»*, e il 17, sempre scrivendo al Sacconi, affermava pessimisticamente: *«Pur troppo, il partito cui ha stimato appigliarsi il Sovrano di Napoli lo condurrà ad una quasi inevitabile rovina... contro un disegno rivoluzionario prestabilito e favoreggiato da Potenti, qualsivoglia determinazione avesse preso quel Monarca sarebbe sempre ridondata a suo danno...»*. Vedi pure altre lett. sullo stesso tono, *ibidem*, e anche BLAKISTON, *Con Odo Russell la Roma nel 1860*, in *"Rassegna Storica del Risorgimento"*, gennaio-marzo 1960, pagg. 65-6.

(36) L'anonimo corrispondente romano di monsignor Randi doveva essere abbastanza addentro alle segrete cose. Spigolando dal suo carteggio col delegato apostolico di Ancona si legge: *«...La notizia della presa di Palermo per parte degli insorti, jeri ha fatto una tristissima impressione sull'animo dei buoni... Si dice che nel circolo privato di famiglia dell'Imperatore d'Austria vi sieno stati dei dissensi in riguardo alla politica da tenersi. Come finiremo!»* (Lett. 456 del 1° giugno 1860); *«I Regii hanno evacuato cogli onori militari da Palermo. Ecco che siamo belli e fritti!...»* (Lett. 459 del 9 giugno); *«A Napoli la cosa pubblica va a fiamme e fuoco; noi ci sosterremo?»* (Lett. 484 del 16 luglio); *«Qui tutti sono preoccupati per gli avvenimenti di Napoli, ché ogni giorno si preparano e si avvicinano giorni per noi tristissimi»* (Lett. 505 del 18 agosto); ecc. ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 132, fasc. 4693.

(37) *«In Ancona si temeva uno sbarco di truppe di Garibaldi perché si vedeva in alto mare dei legni...»*, lett. 487 del 21 luglio 1860 del solito anonimo a monsignor Randi. Nella lett. 495 del 3 agosto dava notizia di analoghe apprensioni per Civitavecchia: *«... Mercoledì scorso erano a veduta di tutti a Civitavecchia sul mare vari legni che si disse pieni di volontari che pareva avessero intenzione di sbarcare. I francesi di guarnigione uscirono tosto dal Forte coi cannoni, essi misero in atto di batterli se fossero sbarcati: ma i legni o si avvidero dei preparativi dei francesi o non dovevano sbarcare, il fatto fu che di lì a poco tempo si perdettero di vista»*. I francesi di Civitavecchia sapevano essere talvolta maestri di cortesia: *«L'altro jeri un Vapore Sardo passò avanti Civitavecchia dove erano molti emigrati Napoletani che ritornavano in patria, e fra questi vi si trovava il generale Mezzocapo che voleva sbarcare a terra; la nostra polizia glielo impedì; allora questi scrisse una lettera al Comandante la Piazza francese, e non solamente sbarcò, ma fu invitato a pranzare nel forte dal comandante francese; dopo pranzo passeggiò per la città e ritornò alle 4 p.m. a bordo del Vapore»* (lett. 486 del 20 luglio) ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 132, fasc. 4693.

Intorno al 1860, poi, erano trascurabili, per varie ragioni, anche tutte le componenti minori della politica mediterranea. Spagna, Grecia e Turchia erano chiuse nei mari di casa. Bloccata al di là della zona d'influenza francese, la Spagna, alla quale il recente rafforzamento della flotta [38] non offriva abbastanza potenza per far sentire la sua voce nelle acque italiane, era distolta anche dai propri eterni problemi marocchini, assai più sentiti a Madrid che non quelli dei Borbone di Napoli. La Grecia costituiva un elemento irrilevante: la sua presenza nell'affare siciliano si limitò all'arrivo nelle acque della Sardegna di certe barche da pesca, che la fantasia eccitata del comando locale scambiò per navi-spia, onde perfino il ministro della Marina, Cavour, dovette occuparsene [39]. La Turchia infine era in piena decadenza, malgrado i crediti navali occidentali forniti in funzione antirussa, e non riusciva a riprendersi dall'indebolimento militare e politico derivato dai recenti conflitti con l'Egitto e con la Russia.

A condurre la politica mediterranea, di conseguenza, non rimaneva che la Francia, di fronte all'Inghilterra. Era soltanto la Francia che possedeva i mezzi sufficienti per sostenere una propria azione sul tono delle grandi potenze, in una congiuntura storica che esigeva l'impiego di una flotta per realizzare una presenza attiva sul teatro degli avvenimenti.

48. Sebbene il governo francese non avesse mancato di compiere qualche passo diplomatico a Torino in previsione della spedizione di Garibaldi, allo scopo di indurre i sardi ad impedirla [40], tuttavia le prime notizie relative ai fatti della Sicilia, da Marsala in poi, non furono accolte male dalla stampa e dall'opinione pubblica. La recente montatura propagandistica filoitaliana che aveva accompagnato la campagna dell'anno precedente, ne condizionava ancora parzialmente le reazioni, con i suoi addentellati romantici e passionali che non avevano mancato di avere una presa sull'opinione pubblica, e che non potevano certo generare simpatia per i Borbone di Napoli.

Corrispondenze diplomatiche parigine riportano che, oltre ai giornali, anche molti personaggi influenti erano a favore di Garibaldi, almeno in quei giorni del maggio e del giugno che videro i volontari avanzare da Marsala a Palermo; in Francia si raccoglieva denaro a favore dei garibaldini, mentre un grande entusiasmo circondava generalmente il nome di Garibaldi [41].

---

(38) Cfr. anche *"Il Giornale di Roma"* del 26 giugno 1860.

(39) Cfr. lett. del Cavour, ministro della marina, al contrammiraglio Serra, comandante generale della regia Marina sarda a Genova, del 6 luglio 1860 a Torino, in A.U.S.M.M., Roma, cass. 42, fasc. 1. Essendogli stato riferito che i caicchi greci chiedevano informazioni militari, il Cavour ingiungeva di sorvegliarli.

(40) Cfr. AGRATI, *I Mille nella storia e nella leggenda*, *cit.*, pagg. 63-4.

(41) Cfr. i rapporti del Sacconi all'Antonelli, da Parigi, del 18, 22 e 24 maggio 1860, in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 136 fasc. 4895 c.

Ciò, evidentemente nasceva soltanto da elementi sentimentali, in quanto proprio il Generale non doveva essere in quei giorni la persona più gradita alla politica francese; tuttavia, perfino ministri ebbero ad esprimere la loro soddisfazione per i successi garibaldini, e, addirittura: «... *pochi giorni dopo lo sbarco del Garibaldi in Sicilia, il Principe Napoleone ha detto francamente ad un mio amico, che il medesimo avrebbe trionfato prontamente, non solo nell'Isola, ma anche nel Regno Napoletano al di qua del Faro, e nei restanti dominii della Santa Sede, non ostante la contrarietà e il disappunto che ne proverebbe il suo cugino, l'Imperatore Napoleone...*» (42).

Il punto di vista del governo francese, in ogni modo, non poteva essere di approvazione per l'impresa dei Mille, e alle proteste inviate a Torino, Parigi unì un intervento diplomatico — come si è detto — a Londra, lamentando la presunta connivenza inglese con gli invasori della Sicilia. Nel tempo stesso, mentre si attaccavano le temute aspirazioni sull'isola, si lanciavano dei *ballons d'essai* relativi a pretese di compensi strategici e territoriali. Ma il momento politico non era adatto ad un intervento francese nella questione, perché troppi problemi l'ambiziosa politica estera imperiale andava contemporaneamente agitando. In maggio la Flotta francese, salpata da Tolone, si diresse in Siria per fronteggiare la rinnovata pressione russa contro la Turchia, lasciando solo qualche stazionario in Sicilia; nel tempo stesso lungo la frontiera del Reno la situazione andava facendosi tesa, mentre le polemiche fra la stampa francese e prussiana si inasprivano pericolosamente (43); infine Parigi aveva in piedi la questione dell'annessione della Savoia e di Nizza, per le quali non si era arrivati ancora alla occupazione francese, tra le polemiche che infuriavano in Italia e gli interventi svizzero e inglese per il mutamento del regime amministrativo e militare della Savoia. Non era quindi quello il momento più opportuno perché Parigi assumesse — e potesse sostenere con successo — un atteggiamento troppo deciso nei riguardi della spedizione garibaldina.

Mentre la complicata matassa delle relazioni internazionali francesi si dipanava seguendo vie spesso divergenti, una parte della stampa francese era qualificata addirittura di «*organo ufficiale della rivoluzione*», sia per il tono spinto del proprio atteggiamento filo garibaldino, sia perché alcune curiose coincidenze sembravano provare un contatto diretto con l'organizzazione responsabile dell'impresa dei Mille (44). La stampa popolare poi presentava in genere gli avvenimenti siciliani sotto una veste di colore e di eroismo che accendeva la fantasia: *L'Illustration*

---

(42) Rapporto del Sacconi all'Antonelli, da Parigi il 2 giugno 1860, *ibidem*.

(43) Cfr. *"Il Giornale di Roma"*, del 4 giugno 1860.

(44) Notava, *"Il Giornale di Roma"*, del 1° giugno, che il giornale *"La Patrie"*, appariva informato fin troppo bene sugli sviluppi delle cose in Sicilia: il 26 aveva preannunciato per il giorno successivo l'attacco di sorpresa su Palermo. Da questa coincidenza l'organo romano traeva la premessa per domandarsi se le operazioni in Sicilia non seguissero un piano preordinato.

presentò la figura di Giuseppina di Barcellona come quella dell'eroina di Catania [45], e in seguito affidò le proprie corrispondenze dall'isola ad uno dei volontari francesi che avevano seguito Garibaldi, Ulrich de Fonvielle, il quale soleva assumere un tono ispirato ogni volta che doveva parlare del Generale e delle sue imprese [46].

Come stupirsi se — in opposizione con la successiva politica del proprio governo — si verificavano raccolte di mezzi per i garibaldini e, addirittura, se una signora di Parigi partiva per donare a Garibaldi una cotta di maglia di ferro, che avrebbe dovuto proteggere l'eroe dalle lame e dai proiettili del nemico [47]? Dumas e Victor Hugo furono clamorosamente con i garibaldini e versarono fiumi della loro retorica in favore del Generale e della nobile causa che egli difendeva: e se per Dumas qualcuno ebbe a definirlo «*la parte comica della rivoluzione siciliana*» [48], per l'altro scrittore si ebbe manifestamente più rispetto. Del resto, era più difficile resistere al fascino convinto di Victor Hugo, che dovette infiammare col suo entusiasmo molti cuori generosi: «... *Ha desso un'armata? No, ma un pugno di volontari. Munizioni da guerra? Per nulla. Della polvere? A mala pena qualche barile. De' cannoni? Quelli del nemico. Qual'è la sua forza, che cosa lo fa vincere, che cosa sta con lui? L'anima de' popoli. Egli va, egli corre, la sua mano è come una striscia di fiamma: quel pugno d'uomini produce l'effetto del capo di Medusa. Le sue poche armi sono incantate, le palle delle sue carabine contrastano alle palle dei cannoni.*

Passeggia con lui la rivoluzione, e di tanto in tanto, nel caos della battaglia, tra il fumo ed i lampi, come se fosse un eroe di Omero, dietro di lui mirasi la Dea... L'Italia si leva, l'Italia cammina, Patuit Dea; essa risplende, essa comunica al progresso del mondo intero la grande febbre esultante del genio... L'11 maggio a Marsala 800 uomini sbarcano. Ventisette giorni dopo, il 7 giugno, a Palermo, 18.000 uomini atterriti s'imbarcano. Gli 800 sono il diritto; i 18.000 la forza... O despoti, io vi sfido, fermate la pietra che cade, fermate il torrente, fermate la valanga, fermate l'Italia, fermate l'89, fermate il mondo precipitato da Dio nella luce?» [49].

---

(45) Cfr. il numero del 30 giugno 1860, pag. 410.

(46) Il 21 luglio, pag. 45, *"L'Illustration"*, pubblicava questo squarcio, datato da Termini 23 giugno e corredato da un disegno nel quale campeggiava Garibaldi: «... *abbiamo ritrovato poco lontano il generale, sulla riva del mare col suo stato maggiore: ci ha guardato sfilare a testa nuda, mentre ogni soldato agitava il suo cappello. In quel momento il sole tramontava dietro i monti: Garibaldi si stagliava nitidamente sul mare, chiaro come uno specchio. La truppa dei volontari era già persa nell'ombra e nella polvere...*».

(47) Cfr. *"L'Illustrated London News"*, del 4 agosto 1860; il giornale specificava che la cotta aveva un valore di 5.000 franchi.

(48) Così lo definiva l'irriconoscente *"L'Espérance"* il 12 agosto 1860.

(49) Dal discorso di Victor Hugo nel *meeting* tenuto a Jersey in favore della Sicilia, foglio stampato a Firenze il 25 giugno 1860 e diffuso anche negli Stati Pontifici. Una copia è in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 133, fasc. 4796.

Mentre una parte dell'intellettualità si schierava apertamente con la causa dell'indipendenza italiana, trascinata da uno spirito generoso, il governo francese si conduceva in maniera contraddittoria ed ambigua. Lasciava che ufficiali francesi si arruolassero sotto le insegne pontificie e che di là dessero motivo di preoccupazione per la pace [50], lasciava che una intera squadra di navi da trasporto francesi venisse noleggiata dal governo di Napoli e che, nel tempo stesso, altre navi francesi lavorassero per Garibaldi servendo le linee che congiungevano la capitale della Sicilia con Genova e Livorno, istituite anche dietro pressione dei garibaldini. E come il governo di Parigi, anche i singoli elementi francesi non mantenevano una condotta unitaria nei riguardi del fenomeno garibaldino, per cui di atteggiamento francese, nel primo periodo della questione siciliana del '60 è difficile parlare come di una linea politica chiara e determinata. Velleità di vario genere, irritazione per la parte che si temeva presa dagli inglesi nei fatti di Sicilia, valutazioni pessimistiche, ma di un pessimismo quasi distaccato, quasi gli avvenimenti in corso non toccassero direttamente gli interessi francesi [51].

Poi, alla fine di giugno, si ebbe una svolta. L'atteggiamento ostile dei vescovi francesi [52], il timore che la catastrofe borbonica in Sicilia non portasse con sé nuovi più gravi disastri, una più chiara visione delle prospettive che si aprivano, con i successi siciliani di Garibaldi, alla politica mediterranea, e forse insie-

---

(50) Il solito corrispondente di monsignor Randi informava: «... *Qui si sta in gravi apprensioni. Si dice riservatamente che il Generale de Lamoriciére abbia intenzione di attaccare le Romagne, ora che Garibaldi si trova in Sicilia; la corte Pontificia è d'avviso contrario...*» (lett. 457 del 5 giugno 1860); «*Qui si dice e si crede che quanto prima le truppe del S. Padre con quelle Austriache attaccheranno le Romagne...*» (lett. 468 del 22 giugno); ecc.. Ma in agosto, con l'evoluire della situazione, le intenzioni aggressive erano cambiate radicalmente: «*L'istruzione che il nostro Governo ha dato al Generale de Lamoriciére sono ch'egli si dovrà battere coi soli volontari ma che se saranno truppe regolari piemontesi ceda*» (lett. 510 del 29 agosto): anche la difesa veniva così ad essere discussa. I documenti citati in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 132, fasc. 4693.

Per la divisione dei francesi rispetto all'impresa dei Mille, riportiamo il seguente esplicito rapporto, circa i sentimenti dell'opinione pubblica di Tolosa, trasmesso nel luglio 1860 a Parigi in seguito ad un'inchiesta ordinata dal governo per conoscere come avesse reagito l'opinione pubblica francese rispetto agli avvenimenti siciliani: «*L'impresa garibaldina oggi domina ogni pensiero; quelli che amano l'ordine, la quiete, l'autorità soprattutto, considerano Garibaldi un detestabile avventuriero e si augurano ardentemente la sua rovina. D'altra parte gli amici della libertà, i democratici, i veri repubblicani lo esaltano come un eroe. Gli uomini che sono devoti alla legge e all'ordine, ma che non sono insensibili alle sofferenze del popolo né indifferenti ai diritti della nazionalità, si augurano che Garibaldi trionfi, purché si fermi o sia fermato nel corso del suo successo*», CASTELLANO, *I Francesi e i Mille*, in *"Il Messaggero"* del 1° giugno 1960.

(51) Nel rapporto del 10 giugno del Sacconi all'Antonelli da Parigi è riportato il punto di vista francese, secondo cui «*la position était désespérante*», in ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 136, fasc. 4895 c.

(52) Cfr. anche *"Il Monitore di Bologna"* del 4 luglio 1860.

me l'estrema illusione di riuscire a volgere tutta l'operazione a proprio favore, magari a spese della dinastia di Napoli [53], prepararono il fiasco diplomatico dell'operazione «*sbarramento dello Stretto*». Napoleone si decise a proporre, mentre gran parte della stampa francese andava modificando il proprio atteggiamento da favorevole a ostile verso i garibaldini, un intervento congiunto delle flotte inglese e francese, ma Londra rifiutò, un po' per diffidenza sulle vere intenzioni dell'imperatore francese, molto perché ormai aveva fatto la sua scelta e conduceva il proprio gioco in una direzione ben definita. Si vide allora quanto nel giusto fosse quel giornale umoristico berlinese che ai primi di giugno aveva pubblicato una vignetta, dal titolo «*Scuola storica*», nella quale si vedeva l'alunno Napoleone III fare a casa il compito su Giulio Cesare, ma rimanere in classe confuso sullo sfondo, mentre l'alunno Garibaldi, vestito alla calabrese e con il compito «*Italia libera unita*» sotto il braccio, riceveva dal professore una corona d'alloro [54].

Fino al momento in cui Garibaldi lasciò la Sicilia diretto in Calabria, i francesi continuarono ad ondeggiare tra l'una e l'altra decisione, e alcune di quelle che venivano prospettate — se sono giuste le informazioni che il Nunzio Apostolico a Parigi trasmetteva a Roma — consistevano in consigli un po' strani, come quello «*che il Gabinetto napoletano debba porsi completamente nelle braccia di quello d'Inghilterra*» [55]. Il tempo intanto passava e lavorava per Garibaldi. L'intervento deciso di una squadra navale avrebbe probabilmente potuto impedire il forzamento dello Stretto, dato che la Marina siciliana di Garibaldi era debolissima sul piano militare, ma il fallimento dell'accordo proposto all'Inghilterra da Napoleone III fece sì che solamente la divisione di Salazar — col successo che abbiamo visto — si trovasse nelle acque di Messina con il mandato di impedire l'azione garibaldina, in agosto. Eppure era chiaro a tutti che il Generale stava per attaccare il continente: a Parigi circolava la voce che egli avesse dichiarato di dover andare a Napoli per impadronirsi della flotta napoletana, che gli era necessaria per attaccare Venezia [56]! Ma i troppi impegni oltremare e le nume-

---

(53) Il timore che Napoleone volesse rimpiazzare a Napoli «*another Bourbon by another Napoleon*» o mirasse ad acquisti territoriali in Mediterraneo era continuamente agitato dal *Times* e dagli altri giornali inglesi. Cfr. anche "*L'Illustrated London News*", specialmente del 19 maggio e del 16 giugno 1860.

(54) *Kladderadatsch*, Berlino, n. 26 del 3 giugno 1860. In bocca al professore il redattore prussiano aveva messo queste parole: «*Caro Garibaldi, Lei riceve i premi in storia contemporanea e in italiano. Ci auguriamo che potrà fare ulteriori progressi*».

(55) «*(Napoleone) è perciò entrato nell'idea, ed il suo governo la divide, che il Gabinetto Napolitano debba porsi completamente nelle braccia di quello d'Inghilterra, e debba fare tutti i preparativi per respingere il Garibaldi, qualora questi volesse sbarcare con le sue truppe in terraferma...*», così il Sacconi all'Antonelli nel suo rapporto del 5 agosto 1860 da Parigi; lo stesso Sacconi dubitava però fortemente che ormai fosse troppo tardi ASR, *Miscellanea di Carte Politiche Riservate*, b. 136, fasc. 4895, c.

(56) In questo senso scriveva da Parigi il corrispondente della "*Donau Zeitung*" il 14 agosto 1860.

rose preoccupazioni internazionali indussero la Francia ad aderire al principio del non intervento. Ciò veniva ad ostacolare naturalmente anche altre eventuali iniziative di altre potenze — Austria o Spagna — che avessero voluto sostenere il traballante trono di Francesco II [57].

Tuttavia, mentre osservavano con le mani legate dalla diplomazia gli eventi che si andavano preparando sulle rive dello Stretto, gli ufficiali della Marina francese intuivano la portata mediterranea degli avvenimenti siciliani ed erano irritati di non essere riusciti ad inserirsi per controllare la situazione ed eventualmente trarne qualche utile. La loro burbanzosa e sproporzionata reazione per l'incidente del *Protis* era indice del dispetto per lo scacco subito, reso più scottante dalla manifesta simpatia dei loro rivali inglesi per l'impresa garibaldina [58]. Né riesce difficile comprendere i motivi del malcontento francese per i fatti siciliani del '60. Una rivoluzione avveniva nel Mediterraneo, con conseguenze importanti anche per la politica francese, ma i transalpini avevano la spiacevole sensazione di essere tagliati fuori dalla gigantesca operazione in corso. Ed ecco, allora, ben più di ogni altra causa diretta, il vero motivo dei «*modi poco degni con cui egli — il capitano Daugeri del DESCARTES — privatamente parla del Generale Garibaldi, che egli qualifica di nemico d'Italia e della umanità*» [59].

Troppo tardi, dal punto di vista della difesa degli interessi francesi, Napoleone ordinò un intervento in chiave navale, muovendo la flotta con obiettivi precisi. Dopo la crisi risolutiva dello Stretto tutto era ormai deciso, e un ritardo nello svolgimento di qualche azione era tutto quello che ci si poteva aspettare dalla presenza della flotta francese. Perduti i giorni determinanti della fase siciliana, Parigi nell'autunno non poteva recuperare più nulla, sul piano politico, né pretendere di orientare più, a cose fatte, un nuovo ordine mediterraneo che le poneva a fianco una potenza nuova.

Di più, l'azione dell'ammiraglio Tinan alla fine di ottobre fu straordinariamente infelice e servì a far dimenticare un altro poco della gratitudine che gli

---

(57) Cfr. anche *"L'Illustration"* del 18 agosto, pagg. 97-8, a proposito del carteggio intercorso tra Garibaldi e Vittorio Emanuele circa il passaggio dello Stretto di Messina.

(58) Ancora nell'ottobre, il 14, arrivarono a Napoli 800 inglesi che venivano volontariamente ad unirsi a Garibaldi. Essi giunsero sui vapori *Milazzo* ed *Emperor* dall'Inghilterra e furono accolti trionfalmente con «*a large concourse of people cheering and welcoming them with flowers and bonbons*»; cfr. il rapporto del 16 ottobre 1860 del console inglese a Napoli, Bohnam, a lord Russell, in P.R.O., Londra, *Foreign Office*, 70, 322. Molti francesi che andarono con Garibaldi erano invece — come l'ex ufficiale di Marina de la Flotte, che cadde in Calabria — dissenzienti dal regime napoleonico e nemici della Francia ufficiale.

(59) Cfr. lett. forse dell'Orsini al Sirtori, del 23 agosto 1860 da Messina, AST, *Archivio Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 83.

italiani dovevano a Napoleone III. Offensivo e provocatorio fu il porsi tra i napoletani e i sardi ed intimare a questi di star lontani [60], rischiando con leggerezza anche lo scontro armato [61] per una causa definitivamente perduta, quando ormai a Garibaldi era subentrato il governo regio nella condotta delle ultime operazioni contro Francesco II. Ed era inutile ormai, in autunno, dopo che Garibaldi in maggio li aveva rifiutati ai suoi amici inglesi, chiedere compensi strategici che mai un governo italiano avrebbe potuto concedere.

Per la Francia, quindi, l'operazione 1860 si chiudeva in passivo netto, per quanto si riferiva al teatro politico-strategico mediterraneo. Ad una situazione di tutto riposo, con soltanto il concorrente inglese — l'eterno, inevitabile concorrente navale di tutti gli angoli del mondo — a far da contrappeso alle proprie tendenze imperialistiche, Parigi si trovava ora di fronte ad una situazione radicalmente cambiata: era nato, lungo la sua frontiera terrestre e marittima, un nuovo Paese che partiva con chiare ambizioni mediterranee, condizionate dal possesso della Sicilia e dell'Italia Meridionale. La marcia dell'imperialismo francese lungo la costa del Nordafrica sarebbe venuta a scontrarsi con le direttrici di espansione italiane, attorno alla zona di Tunisi. Inoltre, mancavano ormai tutte le premesse alla saldatura tra i centri d'influenza francesi nel Mediterraneo orientale con quelli del bacino occidentale. Il Mediterraneo non sarebbe stato mai più un

---

(60) Come è noto il Tinan ostacolò in ogni modo il Persano che voleva attaccare Gaeta dal mare. Il Mundy, nel suo rapporto del 29 ottobre 1860, racconta del contegno della squadra francese, che si pose tra le navi sarde e Gaeta ed intimò a queste di star lontane, minacciando di usar la forza in caso di azioni di guerra contro la piazzaforte. Due navi di linea francesi si posero sulla rotta dei sardi obbligandoli a fermarsi. Il 3 e 4 successivi Persano fece attaccare da lontano Gaeta — sempre a quanto narra il Mundy nel rapporto del 6 novembre — ma dovette desistere e l'ammiraglio francese gli notificò che non sarebbe stato permesso alle navi sarde di avvicinarsi a più di 6.000 metri da quelle francesi, ancorate davanti a Gaeta: ciò impedì un'azione di sostegno alle truppe di terra che sarebbe stata assai utile. Cfr. i detti rapporti in P.R.O., Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828.

(61) Secondo il rapporto del Mundy del 12 novembre, il Persano ebbe a lamentarsi dell'atteggiamento «*eccessivamente offensivo*» dei francesi, che doveva eccedere il tenore delle loro istruzioni. Il Persano riferì anche che, essendogli stato ingiunto di non attaccare nemmeno Mola, egli invece vi si diresse, obbedendo agli ordini ricevuti, ed allora una nave francese si diresse a tutto vapore per tagliare la rotta della sua *Maria Adelaide*; al che la fregata sarda continuò la sua corsa e l'unità francese, visto che il contatto diveniva inevitabile, solo all'ultimo desistette. In seguito a ciò l'ammiraglio sardo ricevette dal proprio Sovrano l'ordine di cedere alla forza soverchiante, per cui, essendo alla piccola squadra sarda opposte ben cinque unità di linea francesi, le navi sarde furono estromesse dallo specchio d'acqua antistante Gaeta. P.R.O., *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828. Cfr. pure MUNDY, *cit.*, pagg. 250-73. Parte dei rapporti italiani sono in ACR, bb. 78, 79, 80 e 81: possono essere integrati dal citato *Diario* del PERSANO.

lago francese, nemmeno in una ipotetica *rêverie* di grandezza, che fino al 1860 era almeno stata possibile [62].

49. Nulla più che un sogno dovette sembrare a molti quel che si affermava nel proclama lanciato il 22 marzo 1860 da La Farina, in cui si adombrava l'utopistica visione di un'Italia «... *con 500.000 uomini sotto le armi, con due flotte che incutano rispetto in Adriatico e nel Mediterraneo*» [63].

A prescindere dall'accenno all'Adriatico e non al Tirreno, dovuto a ragioni politiche contingenti, che non eliminavano però il carattere di secondarietà rispetto al Mediterraneo dei due bacini paralleli alla Penisola, quella utopia sembrava esaurirsi in una costruzione immaginosa, che non aveva alcun serio rapporto con la realtà italiana e mediterranea.

Ma al termine della fase siciliana dell'impresa dei Mille, e precisamente al momento in cui la rivoluzione forzava lo Stretto di Messina, e passava sul continente, il sogno non parve più vaneggiamento retorico, ma felice vaticinio di un'era nuova. Il fatto è che l'azione garibaldina in Sicilia nel 1860 aveva prodotto un radicale cambiamento, una duplice rivoluzione di prospettive, riguardo all'Italia e riguardo al Mediterraneo. Il vecchio stato sabaudo, arroccato al di là delle coste liguri, coi propri limiti provinciali e la propria politica di espansione lungo la valle del Po, verso le ricche pianure lombarde, emiliane e venete, veniva superato di colpo, e nasceva in sua vece uno stato nuovo, proiettato sul mare, componente obbligata e importante della politica mediterranea. Gli «*elementi di*

---

(62) Della rivalità mediterranea, anglo-francese, sia pure in una prospettiva errata che ignorava l'eventualità di una componente politica nazionale italiana, aveva parlato il generale Filangieri con il generale francese Roguet il 30 settembre 1859, secondo quanto lo stesso Filangieri scriveva il giorno successivo, da Pozzopiano, al re Francesco II: «... *gli accennai gli scandalosi intrighi degli Inglesi che fomentavano in tutta l'Isola i disordini, ed il malcontento contro il provvido Governo di V.M. per promuovervi una esplosione... tendente alla separazione dell'Isola dal Reame di Napoli, nel che riuscendo manovrerebbero in modo da farlo cadere sotto il protettorato, o almeno sotto l'esclusiva loro influenza, ed allora scoppiando una guerra fra i due colossi occidentali, il Mediterraneo, invece di essere un lago francese, come lo vollero Luigi XIV ed i suoi successori, diverrebbe un lago inglese, protetto da Gibilterra, Malta, Corfù, Messina, Augusta, Siracusa, che sono i più belli porti d'Europa. Allora addio all'Algeria, addio ad ogni influenza sull'Egitto, sull'Arcipelago e la Grecia, sui mari di Marmara, Nero, e di Azof, ecc.*». Curiosa è invece la opposta interpretazione che offriva la lettera del principe di Petrulla, ambasciatore napoletano a Vienna, al colonnello Severino, segretario particolare del re Francesco II, datata da Vienna al 2 aprile 1860: l'Inghilterra «... *per punto cardinale deve (come ai tempi del primo Impero) sostenere la dinastia regnante in Napoli e Sicilia ed occupare quest'ultima se vien minacciata da una rivoluzione che potrebbe dar luogo a un colpo di mano francese ed in conseguenza mettere in pericolo Malta e la preponderanza inglese in Mediterraneo*». Cfr. R. MOSCATI, *La fine del Regno di Napoli*, *cit.*, pagg. 121 e 227.

(63) La riproduceva anche *"L'Espérance"* del 16 giugno 1860, e in realtà era il momento di ricordare quel non più troppo ambizioso proclama: gli eventi stavano dimostrandone la straordinaria attualità storica.

forza trovati nelle nuove provincie» [64], anche se all'inizio si trattava quasi esclusivamente di elementi geografici, caratterizzavano la nuova Italia sul piano internazionale come una potenza di rango mediterraneo, e non più provinciale, come i vecchi stati italiani. L'innegabile vocazione mediterranea apriva orizzonti più vasti e diversi ad una azione politica italiana. Certo, quei motivi di forza esistenti nelle nuove provincie sarebbero stati meglio compresi e meglio valorizzati da una tradizione politica più esperta e diversa da quella che si era formata alla corte del re di Sardegna, tuttavia lo spostamento del centro di gravità dello stato sabaudo, in seguito ai fatti del '60, fu necessariamente rilevante. La valorizzazione dei porti commerciali della Sicilia, che l'ammiraglio Martin aveva previsto nel giugno '60, non si ebbe, anzi, nel primo periodo dell'Italia unita, i traffici marittimi siciliani non furono curati e favoriti come forse sarebbe stato necessario nell'interesse del Paese.

Ed anche l'apprestamento degli strumenti necessari per la politica mediterranea dello stato fu, quanto alla Sicilia, intempestivo e infelice. Una Base navale come Augusta — che domina le rotte importanti che attraversano il Mediterraneo, come lo Stretto di Messina, avvicina le coste dell'Africa e del Levante — fu completamente ignorata dal Governo di Torino, malgrado non mancassero tentativi locali di attirare l'attenzione delle competenti autorità sulla straordinaria utilità di quel porto [65]. La scelta delle basi navali doveva innestarsi su pre-

---

(64) Il Cavour, nella nota preliminare al Bilancio della Marina del 1861, affermò: «*Il sottoscritto, preposto all'amministrazione delle cose di mare di uno Stato collocato in mezzo del Mediterraneo, ricco di invidiabile estensione di coste e di una numerosa popolazione marittima, sente il dovere di dare il più ampio sviluppo alle risorse navali del paese valendosi degli elementi di forza che ha trovato nelle nuove provincie*»; cfr. MALDINI, *I bilanci della Marina d'Italia*, vol. I, Roma 1884, pag. 183. Questi elementi di forza erano soprattutto geografici, ed accennavano ad una espansione che avrebbe potuto trovare nel Mezzogiorno un idoneo trampolino di lancio. Dalla teoria alla pratica, però, il passo era ben lungo, specie nelle condizioni di quella primissima Italia. Tutta la storia del passato insegnava che tali premesse, insite nella struttura geografica del Mezzogiorno d'Italia, potevano diventare elementi di debolezza: è stato esattamente affermato che il Meridione d'Italia deve espandersi per non essere conquistato, ma quello che era riuscito a Roma, non era riuscito agli angioini e ai normanni. Per quanto riguarda lo stato sabaudo, va ricordato che l'amministrazione della marina — il primo strumento necessario per adeguarsi alle nuove dimensioni mediterranee del paese — fu assunta direttamente dal Cavour il 18 marzo del 1860, dopo essere stata in precedenza alle dipendenze del Ministero della Guerra, di quello dell'Agricoltura e Commercio e di quello delle Finanze. Nel 1861, poi, tale amministrazione fu eretta in Ministero autonomo: il fatto, che coincideva più o meno con la proclamazione del Regno d'Italia, era certo sintomatico.

(65) Il 4 maggio 1861, ad esempio, il presidente della Società Nazionale di Augusta, Francesco Blasio, indirizzava al contrammiraglio Albini, comandante della squadra dislocata nelle acque siciliane, una relazione sul porto di Augusta, che era stato trascurato dai Borboni solo dopo il 1824 e che aveva un notevole passato. Alla particolareggiata descrizione del porto, «*di quasi 15 miglia di circuito con la capacità di più di 2.416 (sic) navi da guerra (giusta il rapporto del 1801) alla distanza l'una dall'altra di 65 passi geometrici*», della rada e degli ancoraggi, erano aggiunte altre osservazioni, che ricordavano come il porto di Augusta fosse «*il più vicino per la costa di Levante alle zolfare di Sicilia, e per la vicinanza della popolosa Catania, e de' mirabili boschi Etnei, e di Sartino, che tanto legno da costruzione potrebbero facilmente per la flotta fornire*», ecc., in ACR, Roma, *Ministero Marina Militare*, b. 80, fasc. maggio. Ma la relazione rimase nell'archivio della divisione navale.

cedenti direttive che, validissime per il Regno di Sardegna, non lo erano più per il Regno d'Italia: La Spezia avrebbe dovuto diventare lo stabilimento marittimo permanente del nuovo Stato. Ma La Spezia, così periferica alla rotta Gibilterra-Levante, così lontana dal teatro marittimo dei contrasti con l'Austria, non poteva sostituire la Sicilia. E ben lo si vide nel 1864, quando nella prima azione condotta dall'Italia nello stile delle grandi potenze, studiandosi l'eventualità di sbarcare truppe italiane a Tunisi, dove si trovava di stazione quasi tutta la flotta, ci si rese conto che le truppe, imbarcandosi in Liguria, avrebbero dovuto stare tanto tempo in mare che l'intera Europa sarebbe stata informata prima del loro arrivo a Tunisi (66). Comunque però, il possesso della Sicilia inseriva di fatto l'Italia, fin dalla nascita, nell'agone internazionale della grande politica mediterranea. Le premesse geografiche giustificavano molte ambizioni. Non per nulla il primo obiettivo della politica navale italiana consistette nella costruzione e nel mantenimento di una flotta militare equivalente a quella della Spagna e dell'Austria riunite. E di fatto la presenza italiana fu, in tutto il Mediterraneo, un elemento nuovo ed importante fin dai primissimi anni dopo il 1860.

Naturalmente, il settore nel quale il futuro faceva prevedere, al di là delle contingenti preoccupazioni adriatiche legate alla prospettiva di una nuova guerra con l'Austria, un brillante avvenire, era quello meridionale che gravitava attorno alla Sicilia. Al sud, lungo le coste siciliane, sarebbero passate rotte di vitale importanza per le grandi potenze marittime. La rotta del canale di Suez, la nuova via per l'Oriente, era il perno su cui avrebbe potuto ruotare, appoggiandosi all'Isola, una grande politica di sviluppo del Regno d'Italia. Gli iniziati lavori per il taglio dell'istmo di Suez promettevano imponenti correnti di traffico, enormi interessi commerciali che potevano svilupparsi intorno ai punti di appoggio delle rotte per l'Oriente, se l'Italia si fosse fatta padrona del settore centrale del Mediterraneo. Posta dalla natura a sbarrare da nord a sud il bacino del grande mare interno, la penisola trovava nella posizione geografica della Sicilia il complemento migliore alle proprie ambizioni. Essa copriva la zona di mare rimasta tra la Penisola e l'Africa, lasciando liberi solo due passaggi, lo Stretto di Messina e il Canale di Sicilia, già sotto pieno controllo italiano il primo, passibile di diventarlo il secondo. Era questo, dei due, il più importante, perché di transito normale per le rotte che dall'ovest si spingevano verso il levante e verso la imboccatura settentrionale del canale in corso di costruzione. L'Italia nasceva in un momento nel quale il Canale di Suez non esisteva ancora, ma si sapeva per certo che sarebbe esistito di lì a pochi anni, nasceva giusto in tempo perché la nuova corrente di traffico, che era facile prevedere rivoluzionaria, potesse essere sfruttata anche

(66) Cfr. GABRIELE, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, *cit.*, pagg. 367-473.

a suo vantaggio [67]. In termini di potere marittimo, la posizione geografica chiave del mediterraneo, a cavallo dei due bacini, era quella del Canale di Sicilia, dove il possesso di Pantelleria, a due terzi di strada per l'Africa, rafforzava sensibilmente la posizione del Regno. Tale posizione avrebbe potuto diventare formidabile col possesso della sponda africana.

La spinta verso Tunisi appariva quindi la conseguenza logica della situazione geografica. Non c'è dubbio però che la mira al possesso dei due stipiti dell'importantissima porta marittima avrebbe urtato contro l'opposizione dell'Ammiragliato britannico, il quale costantemente aveva seguito la politica di interdire l'insediamento della stessa potenza su entrambe le coste di un medesimo passaggio obbligato. Poteva essere questa la sola causa di frizione avvenire fra l'Inghilterra e l'Italia, come chiaramente apparve fin dal 1864. Tuttavia, una simile prospettiva non era né attuale né immediata nel 1860, quando la politica mediterranea inglese era rivolta contro la Francia e, costantemente, contro la Russia.

Di tutto questo vasto gioco politico, collegato alla nascita dell'Italia unita, gli avvenimenti siciliani del 1860 costituirono l'elemento determinante. L'audace impresa garibaldina doveva sconvolgere il vecchio mondo mediterraneo e crearne uno nuovo, nel quale lo stato italiano assurgeva di colpo ad uno dei ruoli primari, anche al di là delle proprie immediate ambizioni e possibilità, trascinato dalla forza delle cose. I primi anni dopo il '60 dimostrarono ampiamente quanto irresistibile fosse questa forza delle cose. In Grecia, in Turchia e nel Levante gli italiani cercarono di affermare la loro presenza, con stazioni navali e con dimostrazioni talvolta anche intimidatorie. E nel '64, a Tunisi, per la prima volta l'Italia sarebbe comparsa tra le protagoniste di una vertenza internazionale mediterranea, alla pari della Francia e dell'Inghilterra, su un piano diverso e più importante che non la Turchia. Nello stesso anno si sarebbe avuta la scoperta di Biserta e delle sue possibilità potenziali, e l'Italia avrebbe tentato, sia pure senza successo, un proprio gioco autonomo verso la costa fronteggiante la Sicilia. Era la dimostrazione che, tra le difficoltà immense che caratterizzavano i primi anni del nuovo stato, il solo fatto di esistere portava l'Italia ad avere una voce nelle competizioni mediterranee. Una volta liquidate le rimanenti questioni — Venezia e Roma — che ostacolavano ancora il compimento dell'unità nazionale, era facile prevedere che la nuova situazione avrebbe influenzato la classe dirigente italiana ed avrebbe orientato la politica estera del nuovo Stato.

---

(67) Cfr. anche VIMERCATI, *Il Canale e l'Istmo di Suez. Sua influenza di pace per l'Europa e di rigenerazione per l'Italia*, Livorno 1854, specialmente pagg. 262-80. Tra l'altro, vi si legge, pag. 279: «*... il traforo del Moncenisio e il taglio dell'istmo di Suez consolideranno l'unità italiana più saldamente di qualunque trattato...*».

APPENDICE

La numerazione dei documenti riportati in Appendice *segue l'ordine cronologico dei documenti stessi. Poiché ogni testo viene preceduto dall'esplicazione del genere di documento (rapporto, lettera, ecc.) con l'indicazione del mittente e del destinatario, è parso superfluo ripetere indirizzi e firme.*

I. — *Rapporto del capitano di fregata Ingram al vice ammiraglio Arthur Fanshawe, da bordo dell'ARGUS, Marsala 18 maggio 1860* [1].

Sir,

In compliance with the orders contained in your letter of 14th Instant, I have the honor to forward the following minute statement of what occurred at this place on the 11th of this month.

2. On that day, between the hours of 10 and 11 a.m., both H.M. Ships *Argus*, and *Intrepid* anchored in the Roads of Marsala, I had placed H.M. Ship under my Command in the best berth pointed out by the Book of Directions, very about 2 miles S.W. of the Town — The *Intrepid*, whose stay would be short, anchored about a mile further in, and more off the Mole head. On the latter Vessel coming to, I proceeded on board her, and afterwards in company with Commander Marryat, went ashore to obtain pratique, and hold conference with the Acting Vice Consul Mr Cossins, and other British residents, as to the then state of affairs at Marsala, but more as regarded their own positions since they had been disarmed by the orders of a Neapolitan General, a report of which I have since given to Captain Cochran at Palermo.

3. We afterwards visited the Town, and then returned to the British Wine Establishments outside its Walls, that of Mr Wodehouse is situated nearest the City, and has the Mole and Lighthouse facing it on the opposite side of the winer harbor — Further on is Mr Fleury's (Sicilian) Cotton Mills and Wine Stores, and then on the same line of beach, Mr Ingham's Establishment, distant about a mile from the Town. Here we were resting, when news was brought that two Sardinian Steamers were approaching the port from N.W., crowded with people, this proved to be the case, we therefore went to the top of the storehouses and watched proceedings. The smaller Steamer of the two led in with a Countryboat in tow, crossed the *Intrepid's* bows and then steered straight in for the Mole, closely followed by her Consort. The former anchored safely inside the Lighthouse, but the latter grounded at a little distance from the Mole head. The first Vessel immediately commenced disembarking armed men on to the Mole, but there was much delay in getting Boats to take the people out of the grounded Steamer.

4. Three Neapolitan Vessels of War were in sight at this time to the South, viz, a sailing Frigate and two steamers, one of the latter distant 5 or 6 miles,

---

(1) Tutti i documenti in inglese che figurano in questa Appendice (docc. I-XXV e XXX) si trovano in *Public Record Office*, Londra, *Admiralty*, I, 5733, fasc. 828 (*Disturbances in Sicily - Proceedings of General Garibaldi*).

had apparently become aware of the presence of two Strangers, and was observed with Signal flying, to be steaming straight for them. She shortly arrived within good range of the Sardinian Vessels, one of which was still crowded with the invading force, but, much to our surprise, did not open her fire. We next saw a boat going from her towards them, but when about half way, she turned back in great haste; we then had fully made up our minds to see a discharge of the Neapolitans' Guns upon the Steamer that was nearest to her, and still full of armed people, instead of which she backed off, and closed the *Intrepid*; we afterwards learnt that she hailed that Vessel, and inquired, «if there were any English Troops on shore»? and was answered in the negative, but was informed that the Commanders of the two Ships and some of the *Intrepid's* Officers had landed. The Neapolitan Captain making some enquiries as to when they would return, the Gunner of the *Intrepid* was dispatched to the shore to inform Commander Marryat of it, who immediately sent him into the Town to recall his officers.

5. The Neapolitan Frigate, which had been seen Courses down to the South, was now approaching, running before a fair wind with Top Gallant sails set, and accompanied by an armed Government Packet steamer.

6. It was now nearly an hour since their War Steamer had come within range, and about 4 p.m. All the Troops, Stores, and Guns had been landed, from the Sardinian Steamers, and were making the best of their way along the Mole to the Town, when she opened her fire upon them.

7. Commander Marryat and myself, and Acting Vice Consul Cossins went off first to the *Intrepid* and afterwards proceeded on board the Neapolitan Steamer, merely to request her Captain to avoid as much as possible doing injury to British property in the fulfilment of his duties to his own Government, this he promised to do, and begged us to observe he was firing low so that he might not injure the Town.

8. On returning to the *Intrepid* we passed the Frigate, who poured a much less descriminate broadside upon the shore, and then hauled off and anchored, keeping up an occasional desultory fire, I attributed to this Vessel the damage done to Mr Wodehouse's store.

9. The Armed Packet Steamer shared in the Cannonade, but we could not discover rightly where her fire was directed.

10. We met an Officer from this Vessel, who came to request Commander Marryat to lend him one of the *Intrepid's* boats that he might go and summer the Sardinian Steamers to surrender, these Vessels being already abandoned. This strange application met of course with a refusal; they were afterwards taken possession of by the armed boats of the Squadron. Both Vessels were formal scuttled, the smaller Steamer was saved from grounding by the Neapolitans and towed out to sea by the armed Packet. I have since heard she was pumped out at Trapa-

ni, and then sent on to Naples. The larger Steamer still remains aground, and no efforts of them can get her off.

11. At sunset all firing cessed, the landing force were now inside the Town, their only loss had been one man wounded by a spent shot.

12. The *Intrepid* had now left for Malta, and I had *Argus* about a mile furtherin, for the better protection of the Wine establishments.

13. On the following morning at 1/2 post 5 o'clock, troops to the number of about a thousand were observed marching out of the Town by the road leading into the country, and shortly after Mr Cossins came on board to inform me that he had seen and been spoken to by General Garibaldi who was their Leader.

14. I have the honor in answering your further enquiries, to state that I am not aware of any Prisoners having been captured by the Neapolitans on board the Sardinian Steamers, and the foregoing facts will I trust Sir, sufficiently show how little truth there was in the Telegram that reached Naples when it asserted that the Brithish Ships of War at Marsala had hindered the Neapolitan Vessels from firing upon the Invaders.

15. I wish here to correct an error in my dispatch to Captain Cochran, the name of the Neapolitan Steamer that first came within range of the Sardinians is not *Vulcano* but *Stromboli*.

16. I enclose a plan of the place, with the position of the Ships and Storehouses.

II. — *Rapporto del capitano di fregata Marryat al capitano di vascello Cochran, senior officer nella rada di Palermo, da bordo dell'INTREPID, in navigazione tra Marsala e Palermo, 19 maggio 1860.*

Sir,

Having received orders from Vice Admiral Arthur Fanshawe, the Commander in Chief, to proceed to Girgenti, and Marsala using my discretion as to remaining there, and afterwards to Palermo to give you all the information I had gained, and to act under your orders, I beg herewith to hand you a letter of my proceedings, containing the intelligence obtained in my visit to these ports.

Leaving Malta on the afternoon of the 16th inst., I arrived at Girgenti the following morning, and in a conversation with the Vice Consul there, obtained the following information.

Six hundred Neapolitan Troops were at Girgenti.

One thousand had left on the 12th under General Alfanti Riviera for Canicatti, and one thousand more had proceeded to Marsala, or Trapani, in the Neapolitan Vessel of War, *Archimede* on the same day.

The Town was in a very excited state, and a revolution had been effected on the 13th, all the Troops being kept under arms during the day, but beyond five, or six people, showing tricolored flags, nothing had occurred, this however had the effect of making the soldiers fire down the street, and drive everyone into their houses: the Town also was put in state of seige.

In the Port, the people took the arms from the Custom house Officer, and attacked a small body of soldiers about 30 in number, commanded by a Lieutenant who retired to a tower, no one was infired on either side.

The following day the *Archimede* anchored close to the mole and the Commander sent in word to say, that if the arms taken yesterday were not given up in half an hour he would bombard the place, part of them were accordingly returned, but the remainder had been taken into the Country.

Commerce was at a stand still, and only those wessels loading whose cargoes had been prepared for them some time before.

All communication with Palermo, either by Telegraph, or Post, had ceased, but intelligence from Messina via Catania overland had arrived to as late as the 14th.

1. Vanasco, the Governor had recalled or requested the General to come back from Canicatti.

2. In the event of another demonstration, the Town would be sacked by the soldiery.

3. Garibaldi had attacked Corleone, and captured 200 prisoners.

Leaving Girgenti that afternoon, I proceeded to Marsala, anchoring there at 3.30 close to the *Argus*.

Underneath is a statement of the information gained at this Port.

Vincenzo Panzavecchia, a Sicilian peasant, having heard that the Commander of the English vessel of war was desirous of knowing the truth as to an action stated to have been fought between Garibaldi's force, and the Neapolitan Army at Calatafimi; was induced to come on board by one of the English Residents, and in the presence of Commander Ingram, the Gentlemen acting for the Vice Consul, and myself, stated, that he was an eye-witness to the whole engagement.

On Tuesday, the 13th Instant, the Neapolitans, about five thousand strong, under General Laudi, held a strong position on a Mountain, having the town of Calatafimi in their Rear.

Garibaldi's force consisted of the men who landed from the steamers (say 1800) six hundred who had joined him from Castel Vitrano, seven hundred from Mount Trapani, under Giuseppe Coppola, all mounted on horses and mules, and about 300 who went with him from Marsala; besides these small bands had poured out from every Village, and swelled his Army in all to 15,000 men, all armed, those who had not muskets, being provided with fowling pieces.

He advanced from the town of Salemi and disposed of his men in the following order:

The Sardinians were placed on the right flank of the enemy, with orders on no account to return their fire, Giuseppe Coppola with his 700 on the left flank and the remainder in front.

The Neapolitans began their attack on the Piedmontese, who fell in large numbers as if killed, though steadily advancing on their bellies up the side of the hill, when close enough they sprang to their feet, delivered one volley, and charged home with the bayonet.

Those on the other side under Coppola, had also gained the summit, and the united efforts of the two parties drove the Neapolitans pell mell down the hill, in which descent they lost a great many men.

They however took up another position, but were driven from this also with the loss of two Guns, at one time they reserved their muskets, putting the muzzles into the ground, and demanding quarter, but their General succeeded in shaming them out of it. It ended by the Neapolitans seeking shelter in Calatafimi, and Garibaldi's force sleeping on the ground last occupied by his enemy.

The following morning, information reached him that Generale Laudi, had fallen back on Alcamo, in consequence of which, he passed through Calatafimi in chase.

News has since arrived at Marsala that the Neapolitan Army had retreaded, passed Alcamo, and had been met by a large body of Mountaineers who had handled them very severely.

Enclosed, I hand you Copies of two manifestoes, of Garibaldis', and an order of the day, also translation of a dispatch from General Laudi (sic) to the Viceroy of Sicily, intercepted by a spy, a copy of which was brought to Marsala, it speaks louder than any report I can make, and fully corroborates previous statements.

I have also been able to ascertain from a person left behind at Marsala, sick, some particulars relating to the expedition.

The two steamers were seized at Genoa by some of the force, but the principal part of it embarked on board a sailing Vessel, and were taken on board outside the port.

The steamers called in at Talemona for provisions for being very crowded, and reimaned there 2 days, here they obtained 2 Guns.

Left there on the 8th and steered direct for Marsala, but meeting three steamers, one of which chased them, they went back 50 miles, they were then distant 15 hours steaming from Marsala.

Amongst the landing party are two hundred and fifty law and medical Students, and some Engineers, making altogether four hundred professional gentlemen.

There were ten thousand muskets ready to be sent to Sicily, three thousand of which came with their expedition, and many more people ready to cross, if means of transport could be found.

2.000 men, or nearly so landed with Garibaldi, and on my asking why the Sardinian flag was used, he replied, in order to give more force to the movement.

The boat, I mentioned in my letter of the 14th the Admiral, as appearing to us to have been captured off the Coast to do the duty of Pilot, was seized for that purpose.

In the town of Salemi, Garibaldi had formed a temporary Government, the Mayor was to the called Governor, and the Judge to continue his duties, six of the principal Citizens were elected to form a Council under the name of «Deputate».

As regards the Town of Marsala all is perfectly quiet there, a civic force having been enrolled for the purpose of maintaining order.

I should have mentioned that at Girgenti, we noticed two Neapolitan Steamers and a Frigate, also a Corvette at Trapani.

I left Marsala yesterday at 2.30 p.m., and I have now to report my arrival at the Port of Palermo.

III. — *Rapporto del capitano di vascello Cochran al vice ammiraglio Arthur Fanshawe, da bordo dell'AMPHION, Palermo 19 maggio 1860.*

Sir,

1. I beg to forward a letter of proceedings with its enclosures from Commander Marryatt; it will give you a great deal of information as to what has taken place lately at the West end of the Island. It corroborates in a great measure the rumours in circulation here.

2. Two Royal Decrees which appeared yesterday, had the promise of pardon to all misguided people on returning to their allegiance, had it been assured to the population a month ago, it might have been attended with beneficial results, now I fear the time has past.

3. This morning the whole of the Garrison marched out of the City and took up a position on the plain facing the approach from Monreale; as almost every Man has been withdrawn save the Guards at the Palace and the Finanze; it seems as if the General had determined to make a stand outside the walls; two Steamers cleared for action are moored so as to command the Via Toledo and the Stradoni, evidently with the view of keeping the populace in awe in the absence of the Troops.

4. I understand that a further large sum of money has been withdrawn from the Finanze, also that Ventigmilia named in the decree has declined Office. A Report that a landing has been effected between St. Vito and Castellamare is currently reported and believed: details wanting.

5. The City is perfectly tranquil, it will probably remain so until the Signal for Action is given from without, and although the British Residents do not seem as yet to be in any immediate danger, I shall without loss of time take steps for the embarkation on board this Ship, of such of them as may be disposed to take advantage of the Asylum.

6. The *Intrepid* will be kept ready to convey the intelligence of anything important that may take place, to Her Majesty's Minister at Naples, who has been kept informed of events up to yesterday by Mr. Goodwin.

7. The French Steam Frigate *Vauban* has just arrived from Nice.

IV. — *Rapporto del vice ammiraglio Arthur Fanshawe, Comandante in Capo, al Segretario dell'Ammiragliato, da bordo del MARLBOROUGH, a Malta, 21 maggio 1860.*

Sir,

1. I have to request you will be pleased to acquaint the Lords Commissioners of the Admiralty that the *Caradoc* returned yesterday from Naples, Palermo, and Marsala, and the *Assurance* this morning from Messina and Catania, and in order to keep their Lordships fully informed of the state of affairs and the progress of events in Sicily, I have the honor to enclose copies of the reports of Captain Cochran of the *Amphion* at Palermo, and Commander Marryat of the *Intrepid*, at Marsala, to the 19 Instant, and a copy of Commander Aynsley's (?) letter of proceedings to this date, which I request you will be pleased to lay before their Lordships.

2. Lieutenant Buckle reports that everything was quiet at Naples and that the *Neptune* arrived there on the 18.

3. The Telegraphic communication with Sicily is confined to the first Station, Modica, no messages being transmitted beyond that point — a telegram received from Modica to-day reports *that Garibaldi with his force, which had been increased to fifteen thousand men, was marching from Calatafimi towards Palermo.*

V. — *Lettera di mr. Goodwin, Console britannico a Palermo, al contrammiraglio Rodney Mundy, Palermo 20 maggio 1860.*

Sir,

On the 12th Instant I applied to this Government at the instance of the British Merchants for protection to their persons and properties, in case of untoward events — to this application, copy of which is enclosed, I have just received an answer, copy of which is also enclosed, stating that if an insurrection broke out in this city it would be impossible for the General to be answerable for the troops employed in quelling the insurrection, an answer I purpose communicating to the Merchants tomorrow.

VI. — *Lettera del contrammiraglio G. Rodney Mundy a mr. Goodwin, Console britannico a Palermo, da bordo dell'HANNIBAL, Palermo 21 maggio 1860.*

Sir,

On visiting this morning on the Royal Commissioner Extraordinary, General Lanza, I ascertained that the letter which had been addressed to you yesterday, by Marshal Salzano, in reply to your communication of the 12th Instant, was dictated by His Excellency, and he therefore becomes answerable for the grave determination as expressed in the following Sentence:

«I judge it necessary to inform you that if an insurrection takes place in the City, the Royal Troops will have recourse to all those painful extremities which war imposes in order to repress it, and I should neither know how, nor should I be able to be responsible for the consequences that might happen to Foreigners who remain in this City».

I regret that Marshal Salzano should have expressed himself in these not very courteous terms, and particularly as his language... either an inability or a disinclination to control the action of his Troops.

Under these circumstances however it appears to me that all the British Residents should either immediately embark on board the *Hannibal* or *Amphion*, and

be prepared to seek an asylum in these ships at a moment's notice. Every assistance will be given by Boats to facilitate the embarkation.

In the mean time I shall address a letter to General Lanza expressive of my desire that ample notice should be given to me in the event of a bombardment of the City either from the Forts or the Neapolitan Naval Force anchored in the Bay, I should also intimate to His Excellency, that in my opinion, any Bombardment of an open town would be most deplorable, and open to strong animadversions from all civilized nations.

VII. — *Lettera del comandante Marryatt al contrammiraglio G. Rodney Mundy, da bordo dell'INTREPID, Palermo 21 maggio 1860.*

Sir,

In pursuance to your orders directing me to proceed in the *Intrepid* to Castel-a-Mare, using my own discretion as to calling at any intervening Ports for the purpose of gaining information regarding the movements of the armed force under Garibaldi I have the honor to inform you that I left Palermo this morning at 4 o'clock.

As rumours yesterday stated, that Garibaldi had lately been at or near Partenico, I deemed it advisable to call in at the Port nearest that Town first, judging the information I might obtain there would determine my future proceedings.

I consequently anchored off the Village of Sicciara at 9 a.m. and landed as soon after as possible.

Having ascertained who was the principal authority in the village I requested an interview with him, and I now add the information given me in the course of conversation.

As my directions were to bring you reliable intelligence in order that you might be enabled to act for the protection of British Subjects and Property at Palermo, it will perhaps be best for me to state firstly how probable it seems that that protection will shortly be required.

There is no doubt that Garibaldi is within Eleven miles of Palermo, and if he has not attacked Monreale before I rejoin your Flag, I was told that he would certainly do so tomorrow.

It is stated that he has 10.000 or 11.000 men with him, that his force is increasing every minute, that he has a perfect knowledge of all that is going on in Palermo, and of the number of Troops opposed to him, and on my asking how many they were supposed to be, the reply was 14.000.

There is a *rumour* that he got six pieces of Artillery last night in addition to what he had before.

As I could gain no more information relating to the present and future movements of the Insurgents, I thought it would not be amiss to attempt to ascertain what had occurred to both parties since the action of Calatafimi on the 15th Instant, a detailed account of which I gave to Captain Cochran in my letter of the 18th.

It appears that General Laudi (sic) left that Town at 2 a.m., on the 16th, and reached Alcamo the same day, passing through however and not stopping till he reached Palermo.

Here the excesses of his Troops are spoken of as horrible in the extreme, forty two houses were burnt down and women and children murdered without any other motive than that of revenge and robbery.

The soldiers, it is said, carried small bottles filled with combustible matter which they ignited and threw into the houses en passant.

They however paid dearly for these atrocities, as the Inhabitants finding nothing would stop them, armed themselves, and making a sudden attack killed 30 soldiers, and took 12 Prisoners who are now in that Town. Besides harassing them all their way in their retreat to Palermo, which in fact may be called a perfect rout, as they lost all their waggons, and many of the Troops threw away their arms and ammunition to enable themselves to reach Munreale.

I could not ascertain how many Neapolitans were killed at Calatafimi, but 350 was given as the most probable number.

Garibaldi's force lost 8 killed and 32 wounded.

I now turn to him, and I find that he was at Alcamo on the 18th where he was receveid with great enthusiasm. He formed a Government there as at Salemmi, which the people all acknowledge, and obey with pleasure. The same at Partenico where he went afterwards.

It seems he never followed the routed Neapolitans after the battle of Calatafimi.

The principal men who have joined him are Giuseppe La Marsa (sic) one of the first Leaders of the Revolution in 1848, and whom he sent into the Interior on a special mission directly after he landed, there is a rumour that this man has got possession of the Castello di Termini.

Iacinto, Carini, Callona, Orsini a Colonel of Artillery who deserted from the Neapolitans in 1848 and Coppola, besides several others whose names I did not get.

A Sicilian nobleman called Enrico Fardella is expected everyday to land with an armed force at Sicciara or there about.

Three Steamers are reported to have brought Neapolitan Troops to Castel-a-Mare on the 16th Instant, but they only remained there a few hours, embarking again and proceeding towards Palermo.

As Castel-a-Mare is some distance further from the scenes of the late movements than Sicciara I thought it is useless to go there particularly as the information I had obtained led me to suppose that if Garibaldi had not attacked Monreale already he will so shortly do so, that the sooner you are made aware of the fact the better.

I consequently returned to Palermo, and I have now to report my arrival there.

VIII. — *Rapporto del contrammiraglio G. Rodney Mundy al vice ammiraglio Arthur Fanshawe, da bordo dell'HANNIBAL, Palermo 22 maggio 1860.*

Sir,

In pursuance of your orders I left Malta on the evening of the 18th Instant in Her Majesty's Ship *Hannibal* bearing my Flag, and arrived at this anchorage early on the morning of the 20th.

2. The Ships of War found lying at Palermo, were the *Amphion, Intrepid,* the French Steam Frigate *Vauban*, Sardinian Steam Frigate *Governolo*, and Steam Vessel *Antheon* (*) and three Neapolitan Vessels.

(*) Vds. nota 41 a pag. 16.

3. Being unable to obtain any authentic information relative to the movements of General Garibaldi, and the Consul having reported to me that the British Merchants were under great alarm, i dispatched the *Intrepid* at daylight on the 21st to the small Seaport of Sicciara, where Commander Marryat ascertained that Garibaldi with Eleven thousand men was distant about Eleven miles from Palermo, and that an attack on Monreale might be hourly expected, a copy of Commander Marryat's Report is enclosed.

4. On the same evening I received information from Mr Goodwin, that General Lanza, the new Royal Commissioner, who had succeeded Prince Castelcicala on the 16th Instant, had expressed his inability in the event of an Insurrection in the city, to grant protection to British Residents, either in their lives or property, and I consequently, through an Official letter to Her Majesty's Consul, recommended the said Residents and their families to seek an Asylum in the Ships of War anchored in the Bay, Boats were accordingly dispatched to the Marnia and the principal families embarked in the *Hannibal* and *Amphion* on the night of the 21st. The details of this correspondence are contained in Enclosures N^os^ 2 to 7 inclusive.

5. An Austrian Squadron consisting of the *Scwarzemberg*, sailing Frigate of 60 Guns, *Dandilo* (sic) Screw-Corvette 21 Guns, *Santa Lucia* Paddle Sloop of 6 Guns under the command of Commodore Von Wullerstooff arrived on the 21st. from Pola and Corfu and remain at this anchorage. Steam Vessels of War belonging to the King of the Two Sicilies are constantly arriving and sailing, the Naval Force at present consists of two Steam Sloops and an armed Packet.

6. There being no American Vessel of War at this Port, I desired Mr. Goodwin to convey to the Consul for the United States and other subjects of that Country, Residents at Palermo, my willingness to extend to them the same protection which was afforded the Subjects of Her Majesty. Since which however the Screw Corvette *Iroquois* has arrived and I have consequently had no applications for their reception on board Her Majesty's Ships.

7. Camp fires were burning all last night on the summits of the hills round the city, and bodies of armed men are assembled this afternoon on the crests of the mountains to the Eastward. These are reported to be Peasants of the Villages of Bagheria and Misilmeri who are to attack the city from that quarter whilst the men of Carini and Cinisi attack from the Westward. Garibaldi is now about six or seven miles from Palermo, and rumour is prevalent that the Grand attack will be made tomorrow.

8. The Neapolitan Troops seem numerous both in the City and on the Slopes of the hills, their advanced position being at Monreale, General Lanza informed me that they were twenty thousand strong, and they look as if they intended to fight; I believe the King has offered any amount of Reform if the Insurgents will submit, but the opinion seems to be that it is too late.

9. The arrival of my Flag Ship has given Confidence and general satisfaction to the whole British community, and the numbers who have availed themselves of an Asylum proved the necessity of increasing the force assembled for their protection at so critical time.

IX. — *Rapporto del comandante Ingram al capitano di vascello Cochran, da bordo dell'ARGUS, Palermo 24 maggio 1860.*

Sir,

In pursuance of the orders contained in your Memo of the 15th Instant, I proceeded on the evening of that day to Marsala, and anchored off that City the following morning. The Towns-people were there making a demonstration by carrying tri-color flags about, and wearing the Cockade in their Coats; the place was in every other respect most tranquil. A civic guard had been established to maintain order, and no authentic disturbance of the public peace had transpired.

2. On the 17th Instant news arrived in Marsala of a Battle having been fought between the forces under General Garibaldi and the Neapolitan Troops under General Laudi (sic), at Kalatafimi, on the 15th Instant, in which the latter was defeated with the loss of one Gun; details of the fight were received next day and communicated to Commander Marryat of H.M. Steam Vessel *Intrepid* which had arrived in the morning with Stores for the *Argus*: — as you will have been informed through that Officer of those details, it is unnecessary for me to repeat them here.

3. I received information on the 19th of General Garibaldi having advanced beyond Alcamo the previous day, taking the road to Palermo; this news was telegraphed to Rear Admiral Mundy, the *Hannibal* passing within Signal distance that afternoon on her way to Palermo. Her Majesty's Steam Vessel *Caradoc* arrived the same night on her way to Malta, and I gave Lieutenant Buckle all the information I had acquired.

4. No Neapolitan Ships of war had called at Marsala since the 15th Instant, when an unsuccessful attempt was made by the Frigate *Parthenope* and a Steamer to get the grounded *Lombard* afloat. This Vessel is being gradually pulled to pieces by Wreckers.

5. Yesterday morning the Acting British Vice Consul, Mr. Cossins, informed me that a Courier had arrived the previous evening at Marsala from Monreale, with news of the taking of that Town by General Garibaldi after a sanguinary struggle. The bearer of this news is stated to be an agent of Garibaldi's, sent with an order for Powder, which is manufactured in the neighbourhood of Marsala.

6. Having remained a week off the above Port, and finding matters continued perfectly quiet, with no apprehension of danger to British Interests, I proceeded in Her Majesty's Steam Sloop under my Command yesterday to execute the remainder of your instructions, by calling at Trapani for information on my way to Palermo.

7. On arriving at that Port, I put myself in communication with Her Majesty's Vice Consul Mr. Luigi Marino, who informed me that there had been no Political demonstrations in Trapani since General Letezia disarmed the people during the Easter time, but that the surrounding country was in the hands of Insurgents. Nine hundred Neapolitan Troops occupy the Town, which is in a state of seige, and two of their Vessels of War are in the Port, vizt. *Valoroso* Sailing Corvette, and *Veloce* Paddle steamer.

8. Having received your message by the *Caradoc*, to the effect that an order had come from Naples for the restitution of the Arms taken from the British Establishments at Marsala by order of Generale Letezia, and deposited at Trapani, I called on the present Commandant of the place General Perez, and asked him if he had as yet received such an order; he replied in the negative, but told me he was upon his own responsibility, quite prepared to give them up to any of Her Majesty's Vessels calling for them.

9. I then proceeded on my return to Palermo, and fell in, and communicated with Her Majesty's Steam Vessel *Intrepid*, near Capo St. Vito; through Commander Marryatt I received orders from Rear Admiral Mundy. C.B. to join his Flag at the above Port. I was further informed that the news I had received at

Marsala respecting the capture of Monreale by General Garibaldi was not correct. As the *Intrepid* was bound to Trapani, I gave Commander Marryat the substance of my interview with Commandant Pereź.

10. Her Majesty's Steam Sloop under my command anchored in the Bay of Palermo at 5.30 A.M..

X. — *Lettera del Console inglese a Palermo, Goodwin, al Ministro inglese a Napoli, Elliot, Palermo, 23 maggio 1860.*

Sir,

Being present this morning at the visit paid by General Lanza to Admiral Mundy, the General took me aside and spoke to me with the freedom of an old friend of 1847. He said that he came here to restore order and hoped for our cooperation in effecting his purpose.

I replied that I should only be too happy to assist him to the utmost, under the Admiral's directions — he then said that he saw no means of extrication from present difficulties other than a mediation to be undertaken instantly by the Admiral in person, the first step would be an armistice, and the next would be an endeavour to come to a conclusion satisfactory to both parties and *conservative of military honor.*

Adverting to the political prisoners he expressed the desire to set them all at full liberty, and signified his intention to do so as soon as was compatible with the safety of the Country. He had been pressed he said to proclaim the constitution of 1812, but this he said exceeded his powers, he would however willingly (motivare) support the project if his advice were asked. He then adverted to an application made on behalf of four noblemen to himself, as well as to me for my intervention, and gave me an assurance that their lives were in no danger, and permission to repeat this assurance to their wives and families.

XI. — *Lettera del contrammiraglio G. Rodney Mundy al vice ammiraglio Arthur Fanshawe, da bordo dell'HANNIBAL, Palermo 24 maggio 1860.*

Sir,

Yesterday Lieutenant General Lanza, the Royal Commissioner Extraordinary, came on board my Flag Ship and informed me confidentially that nothing but an immediate intervention by myself in person, between the contending parties could restore order, and he entreated me to accept the office of Mediator.

2. He informed me that General Garibaldi was at Parco, five miles from the City, that the armed bands occupied the heights around, and that by my interposition an armistice might be arranged. I stated in reply that my instructions did not admit of interference, that my mission was to embark the British Residents and their families, and that they had accordingly taken refuge in the *Hannibal* and *Amphion* on the evening of the 21st Istant, when they learnt by Marshal Salzano's dispatch that the Royal Troops would not be able to protect either their persons or property if they remained in the City.

3. I observed however to His Excellency that if affairs were really so desperate he would do well to make the truth known to his Government immediately, and that in the event of my receiving any instructions from Mr. Elliot, Her Majesty's Minister Plenipotentiary at Naples, I should be happy to lend my co-operation in such manner as might appear desirable.

4. The Royal Commissioner next adverted to the case of five Sicilian Nobles imprisoned as Conspirators, whom he was ready to set at liberty if I would guarantee their good conduct. This was of course inadmissible. His Excellency then assured me that their lives were safe, and this intelligence was communicated to their respective wives by Mr. Goodwin.

5. General Lanza subsequently held a conversation in my cabin with Her Majesty's Consul, the tenor of which was substantially the same as that detailed above, with the additional intimation of a readiness on his part to entertain such termes as might be compatible with the safety of Military honor.

6. The Consul having transmitted to me a copy of his Dispatch to Her Majesty's Minister at Naples, I beg leave to forward it for your information.

7. General Lanza having acceded to my request that the Arms of British Subjects at Trapani and Marsala should be restored, the *Intrepid* was dispatched on the 23 Inst. with the requisite instructions to the Sicilian Authorities at those places. She rejoined my Flag to day, as did the *Argus* from Marsala, the state of affairs there rendering her presence no longer necessary; I enclose Commander Ingram's report of proceedings.

8. This day, being the anniversary of Her Majesty's Birthday, was celebrated in the usual manner by the Ships under my orders; the Foreign Vessels of War in the Bay also joining in the Compliment.

9. I should perhaps mention in terminating my conversation with General Lanza, I requested, if he had any further propositions to make to me, they should be placed in writing and be more definite in their nature.

10. The state of affairs outside the City has not changed during the last few days. La Masa in command of the Squadre, between five and six thousand strong principally armed peasants from Termini, Bagheria, and Misilmeri, marched in regular order over the hills about two miles from the Beach this afternoon to join Garibaldi at Parco. The Bands on the Western heights do not appear so numerous.

XII. — *Rapporto del vice ammiraglio Arthur Fanshawe, Comandante in Capo, al Segretario dell'Ammiragliato, da bordo del MARLBOROUGH, Malta 28 maggio 1860.*

Sir,

1. With reference to my letter n. 401 of the 22nd Instant acquainting for the information of the Lords Commissioners of the Admiralty, that I had dispatched *Rear Admiral Mundy* in the *Hannibal* to Palermo, for the purpose of attending to British Interests, and the employment of Her Majesty's Ships on that part of the Coast of Sicily during the crisis and difficulties which appeared impending, I have now the honor to enclose, and request you will lay before their Lordships, copies of two dispatches dated 22 and 24 Instant, with their enclosures, wich I received yesterday, from Rear Admiral, describing the Staff of Officers in that quarter.

2. These papers cause me to regard with much satisfaction the presence of *Rear Admiral Mundy* at Palermo at this critical moment. His *communication with General Lanza*. the Royal Commissioner, *with regard to British Interests*,and the *threatened bombardment of the place by the Neapolitan Ships* of War, will, I hope receive Their Lordships' approbation, as well as *his declining* in the absence of any instructions to accept the Commissioner's proposal to *act as a Mediator*, which he communicated to Her Majesty's Minister at Naples by the *Intrepid*.

3. The Rear Admiral informs me that he was acting in harmony with the Foreign Ships of War at Palermo.

XIII. — *Lettera del contrammiraglio G. Rodney Mundy al vice ammiraglio Arthur Fanshawe, Palermo 25 maggio 1860.*

Sir,

Having heard from reliable authority that orders had been given to bombard the City by sea and Land if the Populace rose; I waited at noon to day on General Lanza in company with Her Majesty's consul.

2. On my requesting the Royal Commissioner to inform me if the report were correct, he at once replied in the affirmative stating that it was his intention to throw Shot and Shell into the City if an insurrection broke out. I consequently

placed the letter of which the enclosed is a copy in His Excellency's hands and during a prolonged conversation, I endeavoured to point out the difference between indiscriminate destruction of the edifices of a great City and the use of Artillery against a people in revolt, and I warned him of the disapprobation which all civilized nations would feel at the determination he had expressed.

3. Signor Maniscalco, the Director of Police and the Chief of the Staff were present during the interview: my remarks were received with perfect good will and I hope have made an impression.

4. When I left the Palace His Excellency again invited me to become a Mediator between the contending parties, at a proper opportunity; he informed me that the insurgent bands, which for the last few days covered the heights round the City, had retreated.some miles and that the Royal Troops had driven Garibaldi from Parco to the Mountains above.

5. I have subsequently received the enclosed, of a Circular issued by General Lanza to the Foreign Consuls which corroborates the information I had gained relative to the intended Bombardment.

6. The *Assurance*, which arrived last night from Malta and Marsala, returns this evening to Malta, viâ Messina, in pursuance of your orders. The *Intrepid* left the anchorage this afternoon for Naples with Dispatches and the Supernumeraries for the *Caesar* and *Neptune* brought in the *Assurance* from Malta.

XIV. — *Lettera del contrammiraglio G. Rodney Mundy al vice ammiraglio Arthur Fanshawe, da bordo dell'*HANNIBAL, *Palermo 27 maggio 1860.*

Sir,

I beg leave to acquaint you for the information of the Lords Commissioners of the Admiralty that I have this day forwarded the following Telegrams to Her Majesty's Consul at Cagliari for transmission to their Lordships' Secretary.
«Sunday 27 may 1860. 10 a.m..

Garibaldi attacked at daylight and got possession of the Eastern part of the City at 8 a.m..

The Royal Troops retired to the Palace and the Forts.

The firing continues on both sides. Forts and shipping firing on the City Streets barricaded.

British Subjects are in safety».

«Sunday 27 may 1860. 12,30 p.m.

Garibaldi holds the Town. The Forts continue to throw in Shot and Shell and have set fire to several buildings.

The Palace continues in the hands of the Royal Troops».

2. With regard to the first-mentioned Telegram. I have the honor to state that as there was no Vessel of war at my disposal, and being desirous of affording Her Majesty's Government the earliest possible Notice of the important events described, I availed myself of the opportunity of the Steam Ship *Venetian*, from Messina, proceeding to Gibraltar and England, to request her Master to call at Cagliari with the Dispatch for Her Majesty's Consul. This he consented to do upon my engaging on behalf of the Lords Commissioners of the Admiralty, to indemnify the Owners in the Sum of Fifty pounds Sterling, upon the production, by the Master of the Vessel, of a receipt from Her Majesty's Consul at Cagliari for the delivery of the Dispatch, of which arrangements I trust their Lordships will be pleased to approve.

3. I should mention that two hours after the departure of the *Venetian*, a Sardinian Steam Vessel of war sailed for Cagliari, and through the courtesy of her Captain I was enabled to forward the second Telegram.

XV. — *Rapporto del vice ammiraglio Arthur Fanshawe, Comandante in Capo, al Segretario dell'Ammiragliato, da bordo del MARLBOROUGH, Malta 30 maggio 1860.*

Sir,

I have the honor to request you will be pleased to acquaint the Lords Commissioners of the Admiralty, that information has been received here to day, that *Garribaldi* (sic) had entered Palermo, on the night of the 28th, after three hours fighting, and that the Town had been bombarded by the Castle, and the Neapolitan Ships of War.

XVI. — *Lettera del contrammiraglio G. Rodney Mundy al vice ammiraglio sir Arthur Fanshawe, da bordo dell'HANNIBAL, Palermo 29 maggio 1860.*

Sir,

At 4 a.m. on the 27th Instant Garibaldi attacked the City at Port Antonino on the Eastern Side. His force consisted of his own Italian Band, about one thousand Strong, and the armed peasants of the Villages around, amounting altogether to four or five thousand men.

2. By 8 a.m. he was in possession of the Main Streets which were forthwith barricaded, and by Noon had carried the Head Quarters of the Neapolitans, the Troops retiring into the Palace and the Citadel of Castellamare.

3. The Forts and the Ships of war in the Bay immediately commenced bombarding the City, throwing in Shot, Shell, Grape and Canister with such rapidity that many Buildings both public and private were shortly in flames, and the destruction of property soon became general, without in any way diverting the inhabitants, who had now risen en masse in every quarter of the City, from their work of barricading the Streets.

4. It was a painful sight to witness so wanton an attack on the Edifices of a great City, Shot and Shell being thrown indiscriminately by the Frigate *Parthenope* and paddle Steamers moving leisurely along abreast of the Marina at the distance of a few hundred yards.

5. I had already remonstrated most strongly with the Royal Commissioner, both personally, and by Letter to His Excellency of the 25th Instant (to which I beg leave to refer) against the intended bombardment, and I am gratified to think that I have placed on record my protest against an act so discreditable to the Royal Authorities.

6. At 8 a.m. on the 28th Instant Captain Cossovich of the Neapolitan frigate *Parthenope* came on board and shewed me a telegraphic message he had just received from the Palace, from General Lanza, desiring him to ask me to send him some dispatches that had arrived from Messina, and also to beg me to receive two General Officers on board the *Hannibal* in order that they might hold a conference with me, and that if I would do so he would suspend the firing upon the Toledo. (The dispatches alluded to were received on the previous day by an English Steamer and delivered immediately to the Captain of the Neapolitan frigate).

7. On reading this telegram I said at once to Captain Cossovich, «This is asking my mediation. However you may telegraph back that I cannot send General Lanza the letters as I have no communication with the Town, but I shall be glad to see the two Generals».

8. At 11 o'clock Captain Cossovich came on board a second time and shewed me another message from General Lanza, saying that the two Generals, in order to pass through the City had need of the safeguard of the British flag, to this I replied that I would consider the matter. The Captain went away, but such was his anxiety that he returned to me a third time and begged another interview, when I informed him that I had already stated in my first response that I had no communication with the Town, but that in order to prevent this ruthless bombardment I would afford the safeguard of the British Flag from the Mole to the Ship and that I would endeavor to ascertain where General Garibaldi was, and, if near at hand, would acquaint him with General Lanza's request and that if then General Garibaldi should think fit to give the two Generals an escort to the Porto Felice I would take charge of them subsequently; but I added, «you must in this case at once stop the bombardment from the Ships under your command». In this proposition the Neapolitan Captain willingly acquiesced and faithfully carried it out during the day.

9. Captain Cossovich next told me that as the Messages were forwarded by Semaphore from the Palace to the Fort, it was difficult to send lengthened reports, and on his entreating me to act at once I placed in his hands a written statement, in English and Italian, of what I was willing to do by way of arriving at an accommodation, and which would be a proof of perfect neutrality between myself and the contending parties. I then expressed my astonishment at the continued bombardment of the City after I had declared my willingness to receive the Generals for a Conference.

10. Captain Cossovich having consented to the message I was to send to General Garibaldi, I immediately dispatched Flag Lieutenant Wilmot to his Head Quarters which he found in the centre of the Town. The General expressed himself ready to give escort to the two Generals to the Mole.

11. I must here mention that whilst the Neapolitan Captain was endeavoring to negotiate with me, Captain Lefèvre of the French Steam Frigate *Vauban* and Captain Palmer of the United States Steamer *Iroquois* came on board to consult me on the present serious aspect of affairs. Each shewed me letters which their respective Consuls had received from Garibaldi, begging them to endeavor to stop the bombardment which was harmless to the Combatants, but was destroying the buildings and killing women and children. Her Majesty's Consul had also received a letter of a similar purport. Captains Lefèvre and Palmer were ready to join in another protest, but such a step I considered useless and could not recommend it.

12. I mentioned however that I was already in communication with the Senior Neapolitan Naval Officer on the subject of the bombardment by Sea.

13. At 7 p.m. I received a message from General Lanza to the effect that he was much obliged to me for what I had done, but that all he wanted was the protection of the British flag.

14. This artifice I had suspected from the first, but after a bombardment which had already destroyed several of the finest buildings in the City, and which if persisted in, threatened to demolish much valuable property belonging to British subjects, I considered it my imperative duty not altogether to disregard the advances which had been made to me by General Lanza to endeavor to put a stop to the firing by mutual accommodation.

15. It will be well here to add that the bombardment had been commenced without the two hours' notice promised by General Lanza, and this breach of faith had not only prevented any stops being taken to remove the property of the British Residents to a place of security but had also rendered it impossible for me to provide for the personal safety of the oldest British subject in the place, the heavy fire in the direction of his residence effectually cutting off all approach to it without endangering life.

16. This morning an Officer of the Royal Engineers, in command in the Citadel, was sent to me with another telegraphic message from General Lanza, inviting me once more to receive the two Generals on board and again proposing a suspension of the firing on both sides.

17. I considered that I had already done all in my power without compromising the neutrality of the British Flag to bring about a cessation of this cruel bombardment, but I authorized the Neapolitan Officer to telegraph to the Royal Commissioner that I was ready still to receive the two Generals and convey them in my Boat to the Ship provided Garibaldi would give them an escort to the Mole. To this last communication there has as yet been no reply.

18. The state of affairs at present is as follows:

The Royal Troops hold the Citadel, the Palace and the Finanze, but these positions are surrounded by the Insurgents and there can be no communication between them. The whole City is otherwise in the hands of Garibaldi, but as fresh

Troops have arrived from Naples and amongst them a Bavarian Regiment about 800 Strong, I conceive that a grand effort will be made tomorrow to dislodge the Insurgents and it will be wonderful if the later can resist the immense numbers of disciplined Troops that can be brought against them.

19. I am aware of the grave responsibility which I have taken upon myself in entertaining these several propositions, but I felt that as the overtures towards a discontinuance of the firing on both sides had emanated from the Royal Head Quarters, uninvited by me, I should not have been justified in leaving British property of immense extent and value to be totally destroyed without an effort on my part to prevent it.

20. I might certainly have sheltered myself from all responsibility by a statement that I had no instructions, but finding myself suddenly placed in a position of great emergency, I adopted those measures which I considered most judicious and most humane and which I trust may be approved of by the Lords Commissioners of the Admiralty and by Her Majesty's Government.

Translation of the telegraphic messages herein alluded to, will be found in the enclosures.

XVII. — *Lettera del contrammiraglio G. Rodney Mundy al vice ammiraglio Arthur Fanshawe, da bordo dell'HANNIBAL, Palermo 30 maggio 1860.*

Sir,

I beg leave to acquaint you for the information of the Lords Commissioners of the Admiralty that I have this day forwarded the following telegram to Her Majesty's Minister at Naples for transmission to their Lordship's Secretary.

«Palermo, 30 may 1860. 6 p.m.

General Garibaldi and two Neapolitan Generals came on board this afternoon of their own accord and invited me to mediate. I allowed them to confer, but took no part in the conference. An Armistice was agreed on between them for twenty four hours.

The Town remains in the hands of Garibaldi. Forts and Palace in hands of Royal Troops. The latter have received great reinforcements.

The bombardment has caused immense destruction of life and property».

XVIII. — *Lettera del contrammiraglio G. Rodney Mundy al vice ammiraglio Arthur Fanshawe, da bordo dell'HANNIBAL, Palermo 30 maggio 1860.*

Sir,

At 11 o'clock this morning Her Majesty's Consul sent me the copy of a letter which General Garibaldi had received from His Excellency the Royal Commissioner asking him to give an escort to two Generals from the Palace to go on board the Hannibal in order to endeavour to treat for an arrangement of their present difficulties.

2. This was accepted by General Garibaldi, and at 2 p.m. the said General, accompanied by two Neapolitan General Officers, came on board Her Majesty's Ship bearing my Flag, and, in the presence of the French, American and Sardinian Captains, agreed to an Armistice until 12 o'clock tomorrow for the purpose of removing to a place of security, the wounded on both sides who are without Medical Assistance, the ... and performing other charitable acts much prayed for by both parties.

3. There was of course no signature, on the part either of myself or the Officers of the other nations to this arrangement, it was only an opportunity afforded of meeting, in order if possible to arrange for a cessation of hostilities without in any way affecting our neutrality.

4. I regret to say that a longer armistice could not be obtained, but the short interval will afford British subjects an opportunity of saving valuable property and be a great boon to the cause of humanity.

5. Nothing but an order from the King of Naples can effectually put a stop to this fratricidal war.

XIX. — *Lettera del contrammiraglio G. Rodney Mundy al vice ammiraglio sir Arthur Fanshawe, da bordo dell'*HANNIBAL, *Palermo 31 maggio 1860.*

Sir,

In continuation of my letter of yesterday's date n. 61 informing you of an Armistice for twenty four hours having been agreed upon between the Royal Troops and the armed Bands under General Garibaldi, I have now the honor to acquaint you that a further suspension of hostilities has been arranged for three days from noon of this day.

2. One of the Neapolitan Generals, who was present at the Conference held yesterday on board the *Hannibal* has taken refuge on board the Frigate *Parthenope* in the Bay, General Garibaldi having given him an escort from the Palace.

3. About eight hundred wounded of the Royal Troops have been embarked in the Merchant Vessels in the offing, and it gives me great satisfaction to add that immense numbers of Non-Combatants, women, children and invalids, have been able during this short Armistice to place themselves in safety in the transports.

4. The French Steam Vessel *Mouette* sailed last evening for Naples and the Steam Frigate *Proné* arrived from the same Port and remains at this anchorage.

The Sardinian Steam Vessel *Ichnusa* returned yesterday from Cagliari.

5. I have directed Commander Marryatt to proceed in the *Intrepid* to Malta with my dispatches calling at Marsala to communicate with the Acting Vice Consul.

XX. — *Rapporto del vice ammiraglio Martin, Comandante in Capo, a lord Clarence E. Paget, Segretario dell'Ammiragliato, da bordo del MARLBOROUGH, a Malta, il 2 giugno 1860.*

My Lord,

I have the honor to request you will inform the Lords Commissioners of the Admiralty that the arrival of the *Intrepid* this morning has placed me in possession of despatches to the 31st ultimo, from Rear Admiral Mundy, Senior Officer at Palermo.

2. Sir Arthur Fanshawe has already reported to Their Lordships that General Garibaldi had succeeded in gaining possession of the City of Palermo, which was being bombarded by the Royal Forces.

3. It appears that the latter still hold the Citadel, the Palace, and the Treasury; but between these positions there can be no communication, as they are surrounded by the Insurgents. The City continues otherwise in the hands of Garibaldi — but as a large reinforcement of Troops had arrived from Naples, Admiral Mundy considered a grand effort would shortly be made to dislodge the General.

4. General Lanza the Commander in Chief of the Neapolitan Troops, urged the Rear Admiral to receive two General Officers on board for the purpose of having an interview with him. After several communications had passed on the subject it was arranged that a cessation of hostilities should take place for twenty-four hours, and a conference be held on board the *Hannibal*, between the Neapolitan General on the one side, and Garibaldi on the other.

5. The result of the conference was that a further truce of three days was acceded to (which will expire Noon tomorrow) and a Neapolitan Steamer was despatched to Naples, for instructions. In this conference Admiral Mundy took no part.

6. The Neapolitan Vessels of War at Palermo consist of one frigate, four steam sloops, and nine armed Packets. I learn from a private communication that they are in want of provisions, Stores, and coal. One of the Generals who took part in the conference has since sought and obtained an asylum on board the *Hannibal*.

7. It appears to me that Admiral Mundy, in allowing General Garibaldi and the Neapolitan Officers to meet on board his Flagship, acted in a manner perfectly consistent with his character as a neutral Officer, and the measure was calculated to produce good effects, but, as he has expressed anxiety as to the responsibility he took upon the occasion, I have thought it right to state my opinion on the subject to him. I trust it will be approved by Their Lordships.

8. I transmit with this the Rear Admiral's letters of proceedings and copies of telegrams forwarded by him to Their Lordships viâ Naples as detailed in the enclosed schedule.

9. The *Intrepid's* schaft is so defective of to make it, in the opinion of the Superintending Engineer, safe for her to steam only at reduced speed of seven knots. I have ordered this defect to be made good and she will be ready to return to Palermo on the 6th instant. In the meantime the *Caradoc* will be sent to Admiral Mundy in order that he may not be left without the means of rapid communication: The *Racoon* arrived last evening, and she will be prepared immediately for sea, and sent to join Admiral Mundy, in case the presence of a Ship of War should be required at any of the Sicilian Ports in which there are none stationed.

10. Commander Marryat of the *Intrepid* reports that up to yesterday the town of Trapani had not been attacked, but the surrounding country was in the hands of the Insurgents.

11. At Marsala, there were landed yesterday, for Garibaldi, eighty or hundred men, three thousand muskets, and one hundred thousand Ball cartridges. The steamer bringing them continued in Port under Sardinian colors. Commander Marryatt was informed that a thousand more Men were shortly expected under Medici. This intelligence has been confirmed from other sources.

12. From Girgenti a body of Royal Troops, two thousand four hundred strong, had left, supposed for Catania. Upon their departure the Sardinian Flag was displayed in the town, and a Committee was formed for the government of the place. General Garibaldi has since approved of their proceedings. The town remained perfectly quiet.

XXI. — *Lettera del contrammiraglio G. Rodney Mundy al vice ammiraglio Martin, Comandante in Capo, da bordo dell'HANNIBAL, a Palermo, 3 giugno 1860.*

Sir,

From the Swiss Consul who paid me an official visit yesterday, and from other sources, I derive the following account of the destruction of life and property by the bombardment of the City.

2. *The scene is reported as most horrible.* A whole district a thousand English yards in length by one hundred wide is in ashes, families have been burnt alive with the Buildings, whilst the atrocities of the Royal Troops have been frightful. In other parts Convents, Churches, and isolated edifices have been crushed by the Shells, eleven hundred of which were thrown into the City from the Citadel and about two hundred from the Ships of War, besides Grape, Canister and round Shot.

3. The Armistice has been prolonged indefinitely, and it is now hoped European Powers will interpose to prevent further bloodshed.

4. *The conduct of General Garibaldi* both during the hostilities and since their suspension has been noble and generous.

5. The Royal Troops have been ordered to evacuate Trapani and Termini, and it is reported they are to reinforce the Garrison of Messina.

6. The following have been the movements of British and Foreign Vessels of War.

1 June - French Steam Frigate *Prony* (*) sailed for Naples.

2 June - *Assurance* arrived from Malta and Marsala, Spanish Steam Frigate *Colon* from Naples.

The Sardinian Steam Frigate *Vittorio Emanuele* arrived this morning from Cagliari and departed immediately for the same place.

The Austrian Steam Sloop *Santa Lucia* has returned from Naples.

7. The *Assurance* proceeds to-day to Naples with Dispatches for Her Majesty's Minister and the Supernumeraries for the *Caesar* and *Neptune* — after which she will return to Malta viâ Messina in pursuance of your orders.

(*) In realtà era una pirocorvetta a ruote.

XXII. — *Rapporto del vice ammiraglio Martin, Comandante in Capo, a lord Clarence E. Paget, Segretario dell'Ammiragliato, da bordo del MARLBOROUGH, Malta 7 giugno 1860.*

My Lord,

I request you will be pleased to inform the Lords Commissioners of the Admiralty, that the *Assurance* arrived here this morning, having visited since the lst instant, Girgenti, Marsala, Palermo, Naples, Messina and Catania.

2. From all sources I learn that *the Revolution progresses* rapidly, and that as much order reigns as is possible, under the circumstances. The lives and property of British subjects appear to be adequately protected, and to be respected by the belligerents, on both sides.

3. The Royal Troops have evacuated Catania, and order has been established under a Provisional Government, the Principal Member of which was nominated by General Garibaldi.

4. At Syracuse the Royal Troops are confined to the Citadel.

5. At Palermo they are still in possession of the Forts and Palace, and the Armistice is indefinitely prolonged.

XXIII. — *Lettera di Henry Elliot, Ministro inglese a Napoli, al contrammiraglio G. Rodney Mundy, Napoli 8 giugno 1860.*

Sir,

I have the honor to inform you that I received yesterday a telegram from H.M. Government directing me to state that any influence you could use, by moderating the terms asked by General Garibaldi, to prevent a fresh effusion of blood would be well employed.

Though this instruction was sent to me before H.M. Government were aware of the arrangement of the Terms of the evacuation of Palermo by the Royal Troops, I transmit it to you as it may perhaps serve as a guide to your conduct in other circumstances which may arise.

XXIV. — *Lettera del contrammiraglio Rodney Mundy al vice ammiraglio Martin, Comandante in Capo, da bordo dell'HANNIBAL, Palermo 11 giugno 1860.*

Sir,

I have the honor to inform you that on the 6th Instant a Convention was signed between the Royal Commissioner General Lanza and General Garibaldi entirely Military in its character.

Its terms were as follows:

«The Royal Troops to evacuate the Palace and their positions round the City with their Arms Baggage and Material and to encamp near the Mole in readiness for embarkation for Naples.

The Citadel to be surrendered to the National Forces when the Army has embarked.

The Sicilian Nobles detained as hostages in the Citadel to be released.

Prisoners on both sides to be exchanged.

2. Early on the following morning the Royal Troops, eighteen thousand strong, including Artillery and Cavalry, marched along the Marina and the Borgo, with Bands playing and Colors flying, apparently in a high state of efficiency, and defiled past the Barricade guards of the National forces under the Command of the Son of Garibaldi, a youth of Nineteen years of age.

3. The force of General Garibaldi at the time of the evacuation of the City amounted to 800 Italians, (the remnant of the 1063 who landed at Marsala on the 11th ultimo) and 4.000 or 5.000 Squadre or Armed Peasants, not half of whom were provided with Muskets but were armed with pikes, hatchets, swords and schytes and some even with rough hewn bludgeons.

A more humiliating exhibition for the Royal Authorities could not have been witnessed.

4. On the same evening the embarkation commenced and continued on the following day, during which period about five thousand men were shipped on board Steamers of war and proceeded en route for Messina and Naples.

5. The remainder of the Troops are now awaiting transport and it is expected that a fortnight will elapse before all have embarked and before the Citadel is given up to the National Forces.

6. I do not think it will be advisable for me to quit this anchorage until the total evacuation has taken place. I shall dispatch the *Racoon* forthwith to Mes-

sina. The *Argus* has already proceeded to Marsala.

7. Whilst the embarkation was going on, Orsini, one of Garibaldi's Lieutenants, arrived from Corleone with three Field pieces and six hundred men. Eighty two Italians also came in with fifteen hundred stand of Arms which had been landed at Marsala on the 31st ultimo.

Three thousand Italians under Colonel Medici are expected daily from Genoa.

8. A regular Ministry has now been formed in Palermo and postal communication arranged throughout the Island. Some of the Shops are open and many of the barricades removed.

9. All the British residents and other refugees after having been afloat for protection during eighteen days, have returned to their houses in the City.

10. I have the honor to enclose for your information the copy of a dispatch I received on the 9th Instant from Her Majesty's Minister Plenipotentiary at Naples upon which I shall act should circumstances render it necessary.

11. The *Caradoc* arrived on the 4th Instant from Malta for bringing me the enclosed copy of an Account of the Conflict between the Royal Troops and a body of Insurgents, at Catania, on the 31st ultimo. The Garrison of that place with the Girgenti Division (4000 in N°) have since marched towards Messina.

12. The *Racoon* joined my flag on the 8th, having touched at Syracuse, Catania and Messina. Captain Chamberlain reports that Her Majesty's Vice Consuls at the two first named places were satisfied with the occasional visits of Her Majesty's Ships, and were under no apprehension for the safety of their persons or property.

13. The *Intrepid* arrived this morning, having communicated with Girgenti and Marsala, at which ports Commander Marryat informs me all was quiet; Civil Governments have been established and the neighbouring country patrolled by a Mounted police force. The sardinian flag was flying on the Fort at Trapani.

14. A Sardinian Squadron, of three Screw Frigates, under the Command of Rear Admiral Conte di Persano has arrived from Cagliari since my last report.

15. The Austrian Screw Corvette *Dandolo* and Spanish Steamer *Colon* left the anchorage on the 9th Instant for Naples.

16. The *Caradoc*, having proceeded on the 7th Instant to Naples with Dispatches for Her Majesty's Minister, rejoined my flag on the 9th and leaves this evening for Malta, calling at Messina, Catania and Syracuse.

XXV. — *Lettera dell'ammiraglio Martin, Comandante in Capo, a lord Clarence E. Paget, Segretario dell'Ammiragliato, da bordo del MARLBOROUGH, Malta 19 giugno 1860.*

My Lord,

The arrival of the *Caradoc* this morning from Sicily, has placed me in possession of the following information, which I request you will be pleased to lay before the Lords Commissioners of the Admiralty.

2. The Royal Troops are quitting their positions round the city of Palermo, in accordance with the terms of a Convention, and embarking for Naples.

3. They are represented to have been eighteen thousand strong when the agreement was signed. The force of the Patriots is stated to have been eight hundred Italians, and four thousand Peasants, many of whom were armed only with pikes, scythes and bludgeons.

4. A Ministry has been formed at Palermo, and the foreign residents have returned to their houses.

5. The *Argus* is stationed at Marsala, the *Scylla* and *Racoon* at Messina. When all the Royal Troops have left Palermo, Rear Admiral Mundy will move on to Messina, where the Royalists are assembled in great force.

6. On the 11 Instant, two Neapolitan war steamers left Messina with Troops for Calabria.

7. Three Sardinian Screw Frigate are lying at Palermo.

8. Rear Admiral Mundy's letter of proceedings is enclosed.

XXVI. — *Stato degli ufficiali della Marina da guerra siciliana* [2].

Grado - Cognome e Nome	Data del Decreto di ultima nomina
Contrammiraglio:	
Castiglia Salvatore	20 ottobre 1860
Capitano di Vascello di 1ª classe:	
Fauché Gio Batta	18 ottobre 1860
Capitano di Fregata:	
Lomalio Giuseppe	16 luglio 1860
Miloro Antonio	4 agosto 1860
Baldisserotto Francesco	16 settembre 1860
Rossi Andrea	20 ottobre 1860
Refiletti Francesco	20 ottobre 1860
Capitano di Corvetta:	
Origoni Felice	16 giugno 1860
Onorato Benedetto	16 settembre 1860
Miloro Giorgio	16 settembre 1860
Orlandini Luigi	16 settembre 1860
Segliu Ferdinando	16 settembre 1860
Ferrari Domenico	16 settembre 1860
Crichio Francesco	16 settembre 1860
Tenente di Vascello di 1ª classe:	
Liparachi Dionisio	16 luglio 1860
Strina Giorgio	1 agosto 1860
Manzi Cristoforo	17 agosto 1860
Agresta Saverio	17 agosto 1860
Canevaro Napoleone	16 settembre 1860
Moro Giovanni	16 settembre 1860
Gaudiano Ignazio	16 settembre 1860
Pirandello Andrea	16 settembre 1860
Assaluri Francesco	16 settembre 1860
Napoli Gioachino	16 settembre 1860
Olivetti Carlo	7 ottobre 1860
Jhirkiner Andrea	20 ottobre 1860

(2) *Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, cassetta 43, fasc. 3.

Grado - Cognome e Nome	Data del Decreto di ultima nomina
Tenente di Vascello di 2ª classe:	
Piraino Giuseppe	4 agosto 1860
Cutraò Paolo	17 agosto 1860
Libetta Pasquale	17 agosto 1860
Accinni Enrico	17 agosto 1860
Acton Enrico	17 agosto 1860
Vandersi Tito	16 settembre 1860
Onorato Giuseppe	16 settembre 1860
Bozzo Mario	16 settembre 1860
Rap Edoardo	20 ottobre 1860
Reggio Giuseppe	20 ottobre 1860
Bonocore Fortunato	20 ottobre 1860
Battone Giovanni	20 ottobre 1860
Agresta Carmelo	20 ottobre 1860
Lagaria Giovanni	20 ottobre 1860
Tortorici Giuseppe	31 ottobre 1860
Torventi Giacomo	31 ottobre 1860
Sottotenente di Vascello:	
Locicero Francesco	16 luglio 1860
Mangiagali Carlo	16 luglio 1860
Lignarolo Giovanni	16 luglio 1860
Vassalo Enrico	4 agosto 1860
Palagi Tito	4 agosto 1860
Giaume Francesco	4 agosto 1860
Resasco Sebastiano	4 agosto 1860
Carli Adolfo	4 agosto 1860
Piaggio Giulio	14 agosto 1860
Repetto Agostino	14 agosto 1860
Vitaliano Enrico	17 agosto 1860
Gulotta Diego	16 settembre 1860
Avalone Pasquale	16 settembre 1860
Caramagna Giovanni	16 settembre 1860
Pastore Angelo	16 settembre 1860
Merello G. Batta	16 settembre 1860
Ovidio Enrico	16 settembre 1860
Fardella Francesco	16 settembre 1860
Crichio Ignazio Giulio	16 settembre 1860
Orso Ettore	16 settembre 1860
Dafieno Pietro	16 settembre 1860
Acton Gustavo	16 settembre 1860
Fighera Cesare	16 settembre 1860
Molena Luigi	16 settembre 1860

Grado - Cognome e Nome	Data del Decreto di ultima nomina
Maresca Giosuè	20 ottobre 1860
Previti Giuseppe	20 ottobre 1860
Abbagnato Antonio	20 ottobre 1860
Gaudiano Gaetano	20 ottobre 1860
Abbate Giuseppe	20 ottobre 1860
Miallovich Giovanni	20 ottobre 1860
Luna Pietro	20 ottobre 1860
Luna Agostino	20 ottobre 1860
Lofaro Nunzio	20 ottobre 1860
Ficarotta Matteo	20 ottobre 1860
Piraino Achille	20 ottobre 1860
Traselli Antonio	20 ottobre 1860
Straraba Francesco principe Giardinelli	20 ottobre 1860
Pampinella Salvatore	20 ottobre 1860
Vitale Bartolomeo	20 ottobre 1860
Bottone Vincenzo	20 ottobre 1860
Zanca Simeone	20 ottobre 1860
Capezzi Giuseppe	20 ottobre 1860
Cacace Camillo	20 ottobre 1860
Caffiero Giovanni	20 ottobre 1860
Penari Luigi	20 ottobre 1860
Consiglio Francesco	20 ottobre 1860
Caffiero Filippo	20 ottobre 1860
De Maro Michele	20 ottobre 1860
Pirandello Pietro	20 ottobre 1860
Maffei Enrico	20 ottobre 1860
San Martino Salvatore	20 ottobre 1860
Cataldo Giuseppe	31 ottobre 1860
Barachino Andrea	31 ottobre 1860
Guardia Marina di 1ª classe:	
Denegri Carlo	16 luglio 1860
Ferro Ernesto	16 luglio 1860
Parino Antonio	16 luglio 1860
La Torre Vittorio	16 luglio 1860
Jacona della Meta Salvatore	4 agosto 1860
Fauchè Angelo	16 settembre 1860
Luiso Anastasio	16 settembre 1860
Bottone Gaetano	16 settembre 1860
Pirandello Luigi	16 settembre 1860
Gulotta Antonino	16 settembre 1860
Cassano Giuseppe	16 settembre 1860
Buonocore Achille	16 settembre 1860

Grado - Cognome e Nome	Data del Decreto di ultima nomina
Spano Stefano	16 settembre 1860
Tedeschi del Castello Bartolomeo	16 settembre 1860
Colle Sisto	16 settembre 1860
Manzo Emanuele	16 settembre 1860
Marchese Salvatore	16 settembre 1860
Ferrando Emilio	16 settembre 1860
Engel Carlo	1 ottobre 1860
Todero Lorenzo	20 ottobre 1860
Sesti Giuseppe	20 ottobre 1860
Gaeta Catello	20 ottobre 1860
Ferandi Francesco	20 ottobre 1860
Seraceno Andrea	20 ottobre 1860
Ajello Alessandro	20 ottobre 1860
Mazzucato Giovanni	20 ottobre 1860
Minolfi Emanuele	20 ottobre 1860
Cianchi Luigi	20 ottobre 1860
Guardia Marina 2ª classe:	
Bozzetti Domenico	20 ottobre 1860
Drago Francesco	20 ottobre 1860
Bozzetti Eugenio	20 ottobre 1860
Bruno Achille	20 ottobre 1860
Arcabasso Calogero	20 ottobre 1860
Monfalcone Domenico	20 ottobre 1860
Spadaro Diego	20 ottobre 1860
Macarone Vincenzo	20 ottobre 1860
Favazzi Ignazio	20 ottobre 1860
Viola Antonio	20 ottobre 1860
Folwff Napoleone	20 ottobre 1860
Bottone Giovanni	20 ottobre 1860
Bancelli Ettore	20 ottobre 1860
Romeros Giuseppe	20 ottobre 1860
Casteluccio Lodovico	20 ottobre 1860
Melli Serafino	20 ottobre 1860
Castiglia Francesco	20 ottobre 1860
Minolfi Lorenzo	20 ottobre 1860
Fabrizi Fabrizio	20 ottobre 1860
Paternò Emanuele	20 ottobre 1860
Spadaro Pietro	20 ottobre 1860
Amari Guccia Giuseppe	20 ottobre 1860
Mangano Cappello Salvatore	20 ottobre 1860
Mustica Luigi	20 ottobre 1860
Morello Filippo	20 ottobre 1860

Grado - Cognome e Nome	Data del Decreto di ultima nomina
Dioguardi Sebastiano	20 ottobre 1860
Bottone Vincenzo	20 ottobre 1860
Ardizzone Vincenzo	20 ottobre 1860

UFFICIALI DELLE CAPITANIE

Capitano di Corvetta:

Miceli Giuseppe	20 ottobre 1860
Zanda Francesco	20 ottobre 1860

Luogotenente di Vascello di 1ª classe:

Rallo Francesco	20 ottobre 1860
Rodolico Vito	20 ottobre 1860

Luogotenente di Vascello di 2ª classe:

Defrancisi Agostino	20 ottobre 1860
Ardizzone Francesco	20 ottobre 1860
Cardillo Giuseppe	20 ottobre 1860

Sottotenente di Vascello:

Cutrera Giuseppe	20 ottobre 1860

Piloto di 2ª classe:

Guarnota Leonardo	20 ottobre 1860

PERSONALE MECCANICO

Capo Meccanico:

Orlando Giuseppe	20 ottobre 1860

Ingegnere Meccanico:

Arbib Francesco Clemente	20 ottobre 1860

PILOTI

Piloto di 2ª classe:

Basile Giuseppe	16 settembre 1860
Lagana Domenico	20 ottobre 1860
Arena Vincenzo	20 ottobre 1860
Ferretti Giuseppe	20 ottobre 1860
Donato Antonio	20 ottobre 1860

Grado - Cognome e Nome	Data del Decreto di ultima nomina

Piloto di 3ª classe:

Labarbara Antonio	16 settembre 1860
Corticiano Francesco	20 ottobre 1860
Cardillo Francesco	20 ottobre 1860
San Angelo Leopoldo	20 ottobre 1860
Casano Giuseppe	20 ottobre 1860
Vicari Salvatore	20 ottobre 1860
Piscioneri Gaetano	20 ottobre 1860
Petta Tomaso	20 ottobre 1860
Belledonne Domenico	20 ottobre 1860
Conigliaro Carmelo	20 ottobre 1860

UFFICIALI DI MAGGIORITÀ

Capitano di 1ª classe:

Consiglio Luigi	16 ottobre 1860
Bernabò Antonio	20 ottobre 1860

Luogotenente:

Dabovich Pietro	20 ottobre 1860
Gulotta Giacomo	20 ottobre 1860
Cadello Simone	20 ottobre 1860
Brindasso Gio Batta	20 ottobre 1860
Campanella Antonio	20 ottobre 1860
Massa Giuseppe	20 ottobre 1860
Moscarda Giorgio	20 ottobre 1860

Sottotenente:

Garagio Nicolò	16 luglio 1860
Quagliata Antonio	16 luglio 1860
Vassaluzzi Eustacchio	4 agosto 1860
Fedele Arcangelo	16 settembre 1860
Lombardini Lombardo	16 settembre 1860
Gandolfo Domenico	20 ottobre 1860
Simeoni Pietro	20 ottobre 1860
Sussini Domenico	20 ottobre 1860

Sottotenente di Maggiorità:

Cacciò Pietro	20 ottobre 1860
Scanduzza Francesco	20 ottobre 1860
Chimera Salvatore	20 ottobre 1860
Di Stefano Giorgio	20 ottobre 1860

Grado - Cognome e Nome	Data del Decreto di ultima nomina
Trippi Giuseppe	20 ottobre 1860
Abbate Salvatore	20 ottobre 1860
Mario Emanuele	20 ottobre 1860

PERSONALE SANITARIO

Medico Capo:

Morici D. Nicolò	20 ottobre 1860

Chirurgo di Fregata di 1ª classe:

Marinelli Domenico	4 agosto 1860
Calandra Leonardo	16 settembre 1860
Origoni Francesco	16 settembre 1860
Filiberto Antonio	16 settembre 1860

Medico di Fregata di 2ª classe:

Cattone Domenico	16 settembre 1860
Bacchetti Giacomo	20 ottobre 1860
D'Angelo Giuseppe	20 ottobre 1860
Castiglia Andrea	20 ottobre 1860

Medico di Corvetta:

Danino Simula	16 luglio 1860
Gallone Luigi	4 agosto 1860
Scalici Francesco	20 ottobre 1860
Cherubini Felice	20 ottobre 1860

CAPPELLANI

Crovaja D. Francesco	16 luglio 1860
Brussa D. Giuseppe	4 agosto 1860
Cuttica D. Domenico	4 agosto 1860
Canti D. Salvatore	4 agosto 1860
Ferretti D. Vitale	20 ottobre 1860

UFFICIALI DI MAESTRANZA

Luogotenente:

La Rocca Antonio	20 ottobre 1860

Sottotenente:

Culiolo Pietro	20 ottobre 1860

Grado - Cognome e Nome	Data del Decreto di ultima nomina

INGEGNERI COSTRUTTORI NAVALI

Ingegnere costruttore:

Santo Canale Napoleone	20 ottobre 1860

Allievo ingegnere:

D'Angelo Alessandro	20 ottobre 1860
Minutillo Melchiorre	20 ottobre 1860
Piramo Stefano	20 ottobre 1860

INFANTERIA DI MARINA

Tenente Colonnello:

Strucchi Giuseppe	18 settembre 1860

Maggiore:

Milano Eugenio	18 settembre 1860
Vittori Vettore	31 ottobre 1860
Filaretti Gerolamo	31 ottobre 1860

Capitano:

Gritti Ferrarini Filippo	16 luglio 1860
De Negri Eugenio	16 agosto 1860
Trona Gaetano	16 settembre 1860
Galdolfo Marcello	16 settembre 1860
Deamezzaga Luigi	31 ottobre 1860

Luogotenente:

Galli Augusto	16 settembre 1860
Palazzolo Gravina Vincenzo	16 settembre 1860
Pane Cesare	20 ottobre 1860
D'Arcollier Augusto	20 ottobre 1860
Fauchè Antonio	20 ottobre 1860
Piana Giuseppe	20 ottobre 1860
Mancini Faraele	20 ottobre 1860
Pirandello Stefano	31 ottobre 1860
Lavagnino Gaetano	31 ottobre 1860

Sottotenente:

Casali Luigi	4 agosto 1860
Minutila Angelo	4 agosto 1860

Grado - Cognome e Nome	Data del Decreto di ultima nomina
Resio Ferdinando	4 agosto 1860
Leone Calogero	4 agosto 1860
Renso N. Domenico	16 settembre 1860
Cucione Salvatore	20 ottobre 1860
Villabianca Nicolò	20 ottobre 1860
Carbonieri G. Batta	20 ottobre 1860
Cantini Giuseppe	20 ottobre 1860
Fernandes Ignazio	20 ottobre 1860
Dalleo Filippo	20 ottobre 1860
Lunini Alessandro	20 ottobre 1860
Storace Domenico	20 ottobre 1860
Conti Barbieri Edoardo	20 ottobre 1860
Cesana Pietro	20 ottobre 1860
Simoncini Eugenio	20 ottobre 1860
Benso Mario	20 ottobre 1860
De Prà Angelo	20 ottobre 1860
Strucchi Alfredo	20 ottobre 1860
Diaceto Ferdinando	20 ottobre 1860

Torino, lì 20 gennaio 1861

Annotazione. — Gli Ufficiali ed equipaggi del *Torino*, *Lombardo* e *Piemonte* (piroscafi) che tutto perdettero negli avvenimenti della guerra Meridionale, meritano dal Governo una considerazione almeno pecuniaria.

f.to G. GARIBALDI

Il Generale Garibaldi raccomanda ancora il capitano Pinaluga.

Si verifichi che cosa ha fatto il *mobeleio* per la famiglia del macchinista del *Torino*.

XXVII. — *Rapporto del capitano di fregata Baldisserotto, Direttore dei R. Legni dell'Amministrazione Siciliana, all'ammiraglio Persano* [3].

R. Piro-Corvetta Mista *Vittoria*

Napoli 23 Ottobre 1860

Illustrissimo Sig. Ammiraglio

Posti i legni componenti la flottiglia nazionale siciliana sotto gli ordini vostri, ed appagato così il voto di noi tutti, mi permetto, Signor Ammiraglio, nella mia qualità di Direttore di essi, di umiliarvi le notizie seguenti sullo stato de' Legni che compongono la flottiglia di Sicilia, creata dal nulla nel corso della attuale Campagna, si prospera alle armi nazionali.

La flottiglia Siciliana si compone di 13 battelli di varie grandezze, uno de' quali solo è armato in guerra, e gli altri 12 non sono che trasporti dal più al meno armati; darò uno ad uno una succinta descrizione, specificandone, in pari tempo, l'attuale loro stato, e destinazione.

1. Pirofregata *Tukary* (sic) in legno a ruote in Commissione.
   Comandante Provvisorio Sotto T.te di Vas.lo Ignazio Giglio.

Già il *Veloce* della Marina di Napoli, armato con 8 pezzi di Cannone.

È ancorato nel porto militare di Napoli, sotto riparazione per aver guasto il fondo del cilindro destro. È in Commissione con mezzo equipaggio.

I suoi lavori di riparazione sono appena incominciati da jeri, né saprei dire quando potrà essere pronto, mentre non si conosce ancora l'entità del guasto al cilindro che si stà montando.

2. R. Piro-Corvetta Mista *Vittoria* in legno
   Comandante Cap. di Fregata Baldisserotto

Della forza di 300 cavalli si stà armando con 14 pezzi di Cannone da 30 ed 1 da 60.

È un gran trasporto armato, capace di tradurre comodamente 1500 uomini. Si trova ancorato nel porto militare di Napoli per riparazioni alla macchina, e per lavori d'armamento e riduzione. La sua macchina sarà pronta pel 1° Novembre prossimo, e per tal giorno potrà entrare in missione, mentre i lavori di riduzione interni potrà eseguirli con operai a bordo, anche in corso di viaggio.

---

(3) *Archivio Centrale dello Stato*, Roma, *Ministero Marina - Marina Militare*, busta 81, fasc. ottobre.

È completamente equipaggiato, ma manca di qualche ufficiale, cui si provvederà.

3. R. Piroscafo *Cambria* a ruote in legno
Comandante Cap. di Fregata Miloro

Grande e comodo trasporto, della forza di 450 cavalli, e capace a trasportare comodamente 1500 uomini.

Reduce da una missione è pronto alla partenza domani mattina 24 all'alba.

Si stà armando con 4 cannoni in bronzo da 4,6 carronades, e 2 cannoni da 32. È equipaggiato completamente d'ufficiali e marinari.

4. R. Piroscafo *Washington* ad eliche in ferro
Comandante Cap. di Fregata Manzi appartenente a' ruoli della Marina di Napoli.

È un ottimo trasporto, della forza di 300 cavalli, capace al trasporto di 1000 a 1200 uomini.

Trovasi nel porto militare di Napoli per riparazioni alla macchina, ed altri lavori di riduzione.

Al più tardi pel 3 Novembre prossimo sarà pronto ad entrare in missione.

È completamente equipaggiato di ufficiali e marinari. Non è armato che con 4 cannoni in bronzo da 4.

5. R. Piroscafo *Pantera* a ruote in ferro
Comandante Luog.T.te di Vas.lo di 1ª Classe

Ottimo Piroscafo, della forza di 350 cavalli, capace al trasporto di 800 uomini. Si trova in Palermo pronto sempre ad entrare in missione.

È ora richiamato in Napoli a far parte della flotta.

Questo Piroscafo è totalmente equipaggiato di ufficiali e marinari. Esso è totalmente disarmato, ed incapace di armamento.

6. R. Piroscafo *Indipendenza* a ruote in legno
Comandante Luog.T.te di Vas.lo 1ª Classe Ferrari

Buon trasporto di 250 cavalli di forza, capace per 800 a 1000 uomini.

Trovasi in Palermo, ma è richiamato a far parte della flotta.

È pronto ad entrare in missione.

È totalmente equipaggiato di ufficiali e marinari.

È incapace ad armamento di sorta.

7. R. Piroscafo *Franklin* a ruote in legno
Comandante (Tenente) di Vascello di 1ª Classe Cav. Napoli

Trasporto della forza di 250 cavalli, capace a trasportare 800 uomini.

Lo scafo fu ora riparato, le caldaje sono assai vecchie, ma con continue riparazioni può servire per tragitti non molto lunghi.

Si stà ora riparando la macchina, e sarà pronto, spero, il giorno 8 Novembre ad entrare in missione, esso è ancorato nel porto militare di Napoli, è totalmente equipaggiato di ufficiali e marinari, e sarà armato con 4 cannoni in bronzo da 4.

8. R. Piroscafo *Rosolino Pilo* in legno a ruote
Comandante Luog.T.te di Vas.lo di 1ª Classe Orlandini

Vecchio Piroscafo della forza di 250 cavalli, il suo scafo fu ora calafatato, e visitato, e non presenta guasti, le sue macchine sono in sufficiente stato, ma il legno, è d'antichissima costruzione. Esso è capace di 1500 a 1800 persone, ed il più atto di tutti pel trasporto di cavalli ed artiglieria.

È completamente equipaggiato d'ufficiali e marinari, ma è incapace di armamento alcuno.

È ora in missione a Genova.

9. R. Piroscafo *Oregon* a ruote in ferro
Comandante Sig. Luog.T.te di Vascello Strina

Questo trasporto è della forza di 180 cavalli, capace a trasportare 400 uomini.

Fu acquistato per la navigazione costiera, essendo di pochissimo pescare.

È totalmente equipaggiato di ufficiali e di marinari.

Serve attualmente a mantenere la comunicazione de' R. Legni dell'Amm.ne Siciliana col Ministero della Marina di Palermo.

È incapace ad armamento di sorta.

10. R. Piroscafo *Ferruccio* in legno ad elice
Comandante Luog.T.te di Vascello di 1ª Classe Zanca Franco

Trasporto capace per 350 a 400 uomini. Si trova a Palermo per servire di comunicazione tra Napoli e Palermo.

È completamente equipaggiato di ufficiali e marinari.

Potrebbe essere ridotto a Cannoniera.

11. R. Piroscafo *Calatafimi* in legno ad elice
Era comandato dal Capitano di Corvetta

Come il Ferruccio.

Dall'ultima sua partenza da Palermo il Ministero della Marina Siciliana non ha più notizie officiali di questo legno, sa solo che si trova a Genova forse per ridurlo a Cannoniera, con l'equipaggio sbandato, perché, qui in Napoli si raccolsero alcuni suoi marinari.

Col *Cambria* che si porterà a Genova ne attingerò notizia.

12. R. Piroscafo *Vesel* in legno ad elice
Comandante sconosciuto

Questo legno è precisamente come il *Ferruccio* ed il *Calatafimi*, e si rattrova del pari di questo ultimo in Genova. Acquistato negli ultimi giorni dello spirato mese, si portò a Palermo, ma per bisogni della guerra subito dovette partire senza nemmeno far succedere il cambio di bandiera e d'equipaggio. Da quel momento il Ministero della Marina di Palermo rimase privo delle notizie di questo legno.

13. R. Piroscafo *Lombardo* in legno a ruote
In riparazione a Palermo

Questo legno avente lo scafo in un buono stato, venne tolto da Marsala, ove dopo lo sbarco di Garibaldi, si trovava incagliato, e trasportato a Palermo, stà in riparazione, e lo si rende atto ad essere armato con 4 pezzi di 32 e 2 pezzi da 60, permettendolo i lavori, che gli si stanno facendo.

Oltre questi legni di spettanza dell'Amministrazione Siciliana, li due Piroscafi *Aquila* ed *Ercole* della Marina di Napoli vennero completamente equipaggiati di ufficiali e marinari della Marina di Sicilia, e la sua Amministrazione pensa per essi pure.

Il primo, cioè, l'*Aquila*, venne armato coll'equipaggio e stato maggiore del *Franklin*, e da esso trasportò tutti gli effetti di mobiliure, Casermaggio, istrumenti etc., non avendo ricevuto che il solo scafo armato.

Il suo Comandante è il Capitano di Corvetta Orrigoni.

L'*Ercole* alle stesse condizioni dell'*Aquila* fu armato, con l'equipaggio e lo Stato Maggiore del *Tukary* (sic), ed al pari del primo è sotto l'Amministrazione Siciliana. Il suo Comandante è il Capitano di Corvetta Burone.

La Pirofregata *Fulminante* dell'Amm.ne Napolitana tiene al suo bordo due ufficiali e parecchi marinari siciliani, che pregherei mi fossero restituiti per completarsi lo stato maggiore ed equipaggio del *Tukary* (sic) e *Franklin*.

Tutti i citati bastimenti acquistati dalla Sicilia nel corso della campagna abbisognano di ormeggi per la invernale stagione in corso, di armi minate, ed altri oggetti da' quali non poté fornirli l'arsenale di Palermo lasciato dai Borbonici affatto spoglio di tutto, e che già dietro disposizione del cessato Ministro Sig. Capitano di Vas.lo Conte Anguisola, l'arsenale di Napoli dovrebbe averli forniti, cosa che non per anco si avverò, per cui prego Vostra Signoria Illustrissima a volerne rinnovare gli ordini opportuni.

Con altro mio rapporto sottoporrò la forza numerica degli Ufficiali ed equipaggi di detti legni, nonché lo stato nominativo del personale dello Stato Maggiore Generale di questa frazione della Regia Italiana Marina, che ha l'onore di essere sotto gli ordini Vostri.

XXVIII. — *Lettera del Crispi, Segretario di Stato, al Sirtori, Capo di S.M.G., funzionante da Dittatore, da Palermo il 21 luglio 1860*[4].

Signor Generale,

In esecuzione ad incarico ricevuto, sono state esaminate in questa Segreteria di Stato le Carte sequestrate sui Piroscafi catturati il *Duca di Calabria* e l'*Elba* delle quali sono state inviate al Segretariato di Stato della Marina, con foglio di jeri n. 7 le seguenti: n. 16 polizze di danaro per noleggio per la somma di Centotremila e due cento Ducati. N. 5 polizze di effetti militari per Messina. 5 idem per altri oggetti. 8 idem merci per Reggio. 20 passaporti e carte di passaggio. 16 fogli di via.

In quanto alla corrispondenza si sono consegnate all'Ufficio Postale numero trecentocinquantatre pacchi di lettere diretti per Palermo, per l'interno dell'Isola e per Napoli, e se ne sono aperte n.9 del contenuto delle quali si trasmette

(4) *Archivio di Stato - Sezioni Riunite*, Torino, *Archivio dell'Esercito dell'Italia Meridionale*, mazzo 11.

qui unita una copia per sua intelligenza.

Allegato

Sunto di Lettere
Sequestrate sul *Duca di Calabria* ed *Elba*

N. 1. — Lettera del Colonnello Presidente il Consiglio di Amministrazione del 15° Reggim.to di Linea in data di Milazzo 9 luglio e diretta a Napoli al 2° Tenente Gaetano Di Bona delegato dal sud.to Corpo; allo scopo di sospendere ogni pagamento a' Sig. Ufficiali Innocenzo Giandinelli ed Alessandro Cavalli disertati da Milazzo.

N. 2. — Un certo Ufficiale di nome Antonio (*cognome illeggibile*) scrive quanto segue alla moglie da Reggio in data 11 luglio 1860: «Jeri sul fare del giorno venne da Milazzo un vapore mercantile a rilevare tutta la guarnigione di questa Piazza ed il mio reggim.to resterà qui in Reggio per ora. Sono alloggiato in casa di Genovese. Non si poteva restare in quel sito ove le diserzioni erano immense. Due Uffiziali e tre Sott'Uffiziali se ne andarono. Domenica e mentre c'imbarcavamo ne sono disertati sulla spiaggia altri cinque».

N. 3. — L'Uffiziale Antonio De Majo scrive così ai suoi genitori a Garzano in data 8 luglio 1860 da Milazzo: «...Non posso pure tacervi la nostra posizione; sono ormai tre mesi che non veggiamo letto e non ci leviamo i panni d'addosso; dormire a Cielo scoverto e sopra nuda paglia, siamo divenuti un masso d'insetti; ogni giorno che stiamo per essere assaltati dai rivoltosi, ci mantiene perplessi e senza sangue nelle vene: volessimo batterci non ci è permesso, in una parola non ci conosciamo più...».

N. 4. — Da vari Officii del Colon. Dirett. del Genio in data 10 luglio da Messina, diretti a Napoli al Maresciallo di Campo Dirett. Generale del Genio Michiele Galluzzo risulta che gran parte degli Uffiziali di Guarnigione nella Cittadella siano per mancanza di spazio costretti ad alloggiare in Città e che la Cittadella non offre neanco una stanza onde piazzare l'archivio del Genio.

N. 5. — Da officio del Sig. Nicola De Stefani Colon. Direttore del Genio in data 10 luglio da Messina diretto al Maresciallo Galluzzo si rilevò la esistenza, nella Cittadella, della 6ª, 7ª e 14ª Batteria nonché mezza batteria di posizione da 17 proveniente da Palermo — altre l'avvisa il Maresciallo sud.to che il Comand.te la Piazza Sig. Clary ha ordinato che si coprisse la Caponiera tra Porta di Grazia e la Lanterna col doppio scopo di servire come caserma difensiva per ricovero della truppa, o pure agli animali, adattandovi delle mangiatoie pensili di legno.

N. 6. — Da una lettera di Scipione Clary in data 9 luglio da Barra diretta a suo fratello Comand.te la Piazza di Messina si ricava che lo stesso Comand.te avea già chiesto il suo ritiro; che tanto ha dispiaciuto al re ed agli amici suoi e che infine non era stato accordato.

N. 7. — Da un officio del Colonnello Antonio D'Usinet in data 9 luglio da Messina e diretto al Tenente Generale Casella Ispettore della Fanteria si rileva la situazione della forza del 14° Reggimento di Linea, il quale sottodata 8 luglio presentava un effettivo di 1075 individui.

N. 8. — Da una lettera del sud.to Colon. D'Usinet alla stessa direzione ed alla stessa data risulta la esistenza di n. 90 soldati e bassi Uffiziali Siciliani nel cennato 14° Regg.to di Linea.

N. 9. — In una lettera del Sig. Wallerstof a S.E. il Capitano di fregata Nicomede Barry comand.te la Corvetta Austriaca *Conte Dandolo* in Messina si dice che da una corrispondenza di un sott'uffiziale Gaetano Nosinelli veneziano, diretta ad un suo fratello Francesco in Venezia, risulta che l'equipaggio della *Dandolo* non aspettava che il momento propizio per disertare e darsi al Generale Garibaldi e che perciò veniva messo sotto la più stretta vigilanza.

XXIX. — *Lettera confidenziale n. 68 del capitano di vascello Albini al contrammiraglio Persano, comandante la Divisione Navale, da bordo della pirofregata VITTORIO EMANUELE, Messina 12 agosto 1860*[5].

Nel mentre mi pregio annunciarle il mio arrivo nel porto di Messina avvenuto verso le 3 p.m. d'oggi devo notificarle che nel mio passaggio avverso la punta del faro soffermai con l'intenzione di abboccarmi col Generale Garibaldi, locche non riuscì, per essere egli partito col *Washington* nella mattina stessa, lasciando il Comando delle forze di Terra e di Mare al generale, Capo dello Stato Maggiore, Sirtori e ciò per l'assenza di *qualche giorno*; questa circostanza non permise

(5) *Archivio Centrale dello Stato*, Roma, *Ministero Marina - Marina Militare*, busta 81, fasc. agosto.

pure al Comandante del *Monzambano* di compiere l'ordine che aveva per la consegna in proprie mani del detto Generale Garibaldi di una lettera ch'io mi affretterò di trasmettergli tosto conosca il suo ritorno alla punta del faro e curerò a suo tempo di avviare con un basso Uff.le del mio bordo come messo a V.S. Ill.ma la risposta.

Nulla ho qui di notevole a parteciparle e ciò anche per essere appena arrivato.

Dei viveri dell'*Azzardoso* avrà effetto la ripartizione fra le due Pirofregate dopo di che rimando a Genova il R. Trasporto.

Nelle istruzioni segrete in data 8 volgente da Napoli nell'incarico che mi prescrive di assumere il Comando della stazione in Messina la S.V. Ill.ma m'ingiunge *di proteggere la spedizione del Generale Garibaldi, ma senza farmi mai aggressore*; ora la spedizione del Generale in questo momento è lo sbarco in Calabria e per proteggerlo mi sarebbe impossibile di mantenere un'attitudine che non fosse positivamente aggressiva, quindi essendo mio intendimento di tenermi strettamente con la massima esattezza agl'Ordini del mio Capo, io sono a pregarla di favorirmi sul proposito quei maggiori schiarimenti che valgano a togliermi da ogni incertezza assicurandola intanto che non ometterò di impiegare tutte quelle sollecitudini, che i desideri del Generale Garibaldi potessero reclamare conciliando il mio operato con le norme che la S.V. Ill.ma mi ha sempre tracciato nelle istruzioni anteriori.

Mi fo un dovere di compiegarle, copie autentiche dei rapporti fattimi dal Comand. te del *Carlo Alberto* e *Governolo*, la prima in data 12 agosto n. 62, la seconda in data 11 col. n. 91.

XXX. — *Rapporto del contrammiraglio Rodney Mundy al vice ammiraglio F. Martin, da bordo dell'HANNIBAL, Napoli 14 agosto 1860* (6).

Sir,

1. I have the honor to communicate the following information which I received this morning, in a letter dated the 13th Instant, from Captain Lambert of the Scylla, Senior Officer on the East Coast of Sicily.

2. The Sand bag batteries erected by Garibaldi on the Faro Point now mount twenty six heavy guns, 8 inch 32 Po^{rs} and 24 Po^{rs}, and under their protection several hundred boats are either hauled up on the beach or moored in readiness to embark his Troops.

3. On the 8th Instant 450 of the Italian Band Crossed the Straits. About 200 effected a landing, and succeeded in reaching the mountains, and joined the insurgent Calabrese under their chief Massara; the remainder were fired upon and obliged to retrace their steps.

4. On the 10th a Second Expedition of 800 men endeavored to cross over but failed in the attempt; they however got back to the Faro without a single Casualty. Five Neapolitan Steamers continue to cruize between Point Pizzo and Faro Point.

5. Garibaldi has now about twenty thousand men in and around Messina, about 1200 fresh Troops having arrived on the 11th Istant.

6. Marshal Clary has been superseded in the command of the Citadel by General Fergola.

7. By the latest accounts the Calabrese Chief Massara, mustered four thousand armed men in the hills behind Torre di Cavallo. The Neapolitan Troops in and around Reggio amount to twenty thousand Infantry and a small body of Calvary. Garibaldi was expected to cross over in a few days.

8. Major General Bixio, after suppressing an insurrection amongst the peasants at Bronté, has issued a decret in terms of inusual severity, and which I should imagine will, if acted upon, greatly damage the new Government in Sicily.

---

(6) Vedi nota 1 a pag. 195.

XXXI. — *Rapporto del capitano di corvetta A. di Manel al contrammiraglio Persano, da bordo del MONZAMBANO, Napoli 17 agosto 1860*[7].

Il 13 corrente ebbi dal Comand.te della R.ª Pirofregata *Governolo* le istruzioni per il servizio di stazionario in questa rada: Feci rimessa all'Onorevole Sig. Prodittatore del piego avuto dalla S.V. Ill.ma e il successivo giorno di quello pure della S.V. statomi consegnato dallo stazionario Inglese.

Il 15 sera annuendo all'invito del Sig. Prodittatore, scortai fino oltre Capo S. Vitto, il piroscafo nazionale *Torino* ed il piroscafo *Franklin* che, carichi di truppa, dirigevano per il sud della Sicilia.

In questi ultimi giorni, oltre circa 2.500 uomini arrivati e ripartiti con i sopraddetti piroscafi, ne arrivarono circa altri 5 mila che a poco a poco vengono diretti al Faro.

Il Generale Garibaldi giunse in questa rada jeri sera verso le ore 10 proveniente dalla Sardegna e ripartì questa mane sopra l'*Amazone* dirigendo all'Est.

Aumenta ogni giorno in paese il male umore verso il ministro Crispi, varie dimostrazioni furono combinate contro di lui, ma sciolte da persone influenti.

Oggi furono espulsi, concedendo loro dieci ore di tempo per lasciare la Sicilia, un palermitano, e due membri della Società Nazionale Italiana, inviati da Torino.

Pregiomi trasmettere alla S.V. Ill.ma la annessa domanda di ritorno al R° Servizio, consegnatomi jeri da Luog.te di Vascello Cav. Lovera, con preghiera di farlo pervenire alla S.V. Ill.ma. Debbo però avvertire che contrariamente a quanto in essa domanda è detto, il Cav. Lovera non trovando pronta occasione per trasferirsi a Messina e restituirsi a bordo della R.ª Pirofregata *V.rio Emanuele* parte oggi col postale per rendersi al Corpo in Genova.
P.S. 19 agosto 1860.

Non avendo trovato occasione per cotesta volta, riapro il piego per accennare l'arrivo su questa rada, proveniente da Cagliari, della *Gulnara,* latrice di pieghi del governatore di quella città per il Sig. Prodittatore, ed uno per la S.V. Ill.ma che compiegato pregiomi trasmetterle. La *Gulnara,* secondo le istruzioni di cui è munita ripartirà questa notte per Cagliari.

Sento che il Sig. Piola ha dato la dimissione da ministro per contrarietà avute in servizio relativo a destinazioni di ufficiali a' comandi dei legni nuovi acquistati.

---

(7) *Archivio Centrale dello Stato,* Roma, *Ministero Marina - Marina Militare,* busta 81, fasc. agosto.

XXXII. — *Lettera di Pio Capranica a Mgr il cardinal Antonelli, Segretario, da Napoli il 28 agosto 1860*[8]

Eccellenza Reverendissima,

con sommo piacere ho da mio Padre appreso di lei nuove. La Rivoluzione, siccome per certo è già a di lei notizia, in questo Regno rapidamente progredisce. Garibaldi che al suo valore aggiunge la corruzione e l'ajuto dei Comitati e di altri sommi a lei ben cogniti, ha potuto senza opposizione sbarcare sopra le Coste della Calabria alla vista dei Forti e dei vascelli Reali. Il Tradimento dell'Officialità è cosa ormai notoria. Quando gli Officiali che erano sopra i Bastimenti in crociera allo stretto di Messina erano avvertiti dai loro soldati dello sbarco rispondevano che erano Pescatori e si allontanavano e tornavano per distruggere le Barche quando erano vuote. In Regio vi erano solo quattro compagnie e nel Forte Acqua per un solo giorno, Pianelli aveva prese delle disposizioni, dicono, molto savie per difendere la Posizione delle Piane. La Posizione è stata presa per il tradimento. Un Generale è passato all'inimico con una entera Brigata. Un altro non ha voluto prendere parte all'azione. Gli Officiali si ritiravano sulla Casa (?) e lasciavano soli al combattimento i soldati. Questa sconfitta, che tale è stata quella delle Piane, ha prodotto molto scoraggimento. Ora Garibaldi secondo che si conosceva jeri sera è giunto a Gioja. Domenica il Re chiamò i Capi della Guardia Nazionale gli lodò del contegno tenuto e li prevenne che ulteriori avrebbe richiesto del di loro zelo e li rassicurò che niuna misura ostile sarebbe mai stata presa contro Napoli. Questo discorso ha prodotto un buon effetto onde il Comitato ha risoluto di non fare più Rivoluzioni in città aspettando la Vittoria di Garibaldi ajutata dalla corruzione che incessantemente continua nell'Esercito. Domenica alla sera fu riunito il Corpo Diplomatico da De Martino per domandare che facessero sbarcare gli Equipaggi dei loro Vascelli per guardare la Città mentre le truppe erano in campagna per consegnarla al Vincitore. La proposta non fu accolta. Allora al nome del Re rinnovò la protesta che niuno fatto di armi sarebbe accaduto nella Città di Napoli. Si dice che le truppe si concentreranno ad Eboli dove si darà una Battaglia decisiva. Se il Re perde ripiegherà sopra Capua e Gaeta e Napoli cadrebbe nelle mani di Garibaldi il cui ingresso si annuncia fra 10 o 15 giorni. Mi si fa credere che in Roma si tenga De Martino per un traditore che parteggia con il Piemonte. Se però si debba giudicare dalle azioni e se vi è nel Ministero un traditore io creda che lo sia Liborio Romano. Altri-

(8) *Archivio di Stato*, Roma, *Miscellanea di Carte politiche riservate*, busta 134, fasc. 4856.

menti, non si spiega la sfrenatezza della stampa, la vendita pubblica di appelli alla rivolta, Proclami delle truppe, Lodi a Garibaldi, Ingiurie al Re; la riunione pubblica e non molestata del Comitato, l'arruolamento di sicari per il momento della Rivoluzione. Questi si fanno ammontare a 2000, dei quali 700 Romani. Si conoscono da una penna tricolore al cappello ed hanno una paga di 4 Carlini il giorno. Sono tutti forniti di Armi.

Il Principe di Siracusa che ora è un mese ha scritto al Re V.E. riconoscendolo per Re di Napoli e da questo è stato riconosciuto per Principe del sangue. Ha pubblicato il giorno 24 una lettera al Re nella quale le consiglia l'Abdicazione. Cosa si deve sperare quando i primi a tradire sono i Parenti?

Mi creda con alta stima e sincera osservazione dell'Eccellenza Vostra Reverendissima umilissimo e devotissimo servo.

DOCUMENTAZIONE PITTORICA

Per illustrare gli avvenimenti dell'avventura siciliana da Marsala allo Stretto sono state scelte 14 stampe tra le meno note nel novero di quelle pubblicate all'epoca. Provengono tutte dall'Archivio del Museo Centrale del Risorgimento di Roma e di ognuna è indicata la segnatura archivistica; sono riportate, oltre alle dimensioni espresse in centimetri, le didascalie originali e le indicazioni relative ai litografi e agli editori. Ad ognuna è stato aggiunto un breve commento storico curato dal vicedirettore del Museo Centrale del Risorgimento, prof. Alberto Maria Arpino.

IMMAGINE E STORIA

Oggi si è continuamente sottoposti dalla televisione, dal cinema, dalle riviste illustrate a un continuo flusso di informazioni visive; l'attuale generazione è, ormai, la seconda cresciuta ed allevata dai mezzi di comunicazione di massa.

Il problema è stato un'infinità di volte affrontato e dibattuto proprio dai *media* e su di esso sono stati scritti numerosi saggi; cosicché anche i «non addetti ai lavori» hanno la piena consapevolezza di vivere in un'epoca dominata dalle immagini.

Per la prima volta nella storia si è avuta la possibilità di assistere, mentre accadono, a fatti coinvolgenti l'intera umanità. Diversa era la situazione nel XIX secolo prima ancora della scoperta e dell'impiego della fotografia e della immagine visiva.

Con la Rivoluzione francese le masse entrano da protagoniste nella storia ed è significativo che, proprio in concomitanza con quegli eventi, si assista ad una straordinaria produzione iconografica, senza precedenti per quantità e diffusione.

Il fatto, ampiamente noto, che il livello di alfabetizzazione fosse particolarmente basso determinò l'uso, accorto e sapiente, dell'immagine da parte di chi (rivoluzionario o reazionario) ricercava il consenso popolare. Così, ancor prima dell'*Armée d'Italie,* è la grafica a valicare le Alpi e la Rivoluzione già celebra, iconograficamente, sé stessa sin dal 1791 con i *Tableaux de la Révolution Française,* che avranno una serie di edizioni successive sino a metà Ottocento.

Ugualmente anche le imprese in Italia vengono propagandate e si può datare alla battaglia di Arcole (rappresentata in seguito dalla celebre acquaforte di Jean Duplessi-Bertaux nella serie dei *Tableaux Historiques des Campagnes d'Italie*) la nascita del culto della personalità di Napoleone (ancora) Bonaparte.

Così la straordinaria fioritura dell'iconografia controrivoluzionaria italiana nel 1799, anno della sconfitta in Italia dei francesi e della fine delle repubbliche giacobine, testimonia, ancora una volta, come si debba collocare in quegli anni la nascita di una prima civiltà dell'immagine.

Si può anche osservare che le immagini di pietà, nella tradizione cattolica, avevano diffusione da tempo e che l'*Imagerie d'Epinal,* prima di dedicarsi all'illustrazione degli avvenimenti militari e politici (e ad avere successo grazie a questi) era, appunto, una fabbrica di «santini».

Gli eventi del nostro Risorgimento sono illustrati sin dai primi moti e trovano, divenuti litografie ed incisioni, i naturali destinatari negli stessi ambienti che appoggiavano il processo di unità nazionale.

Il 1846, con l'elezione di Pio IX e con i primi atti «liberali» (amnistia e indulto) del pontefice, apre una nuova stagione di grande produzione e diffusione iconografica, destinata a saldarsi, quasi senza soluzione di continuità, con le immagini prodotte nello «straordinario» biennio 1848-1849.

Le guerre del Risorgimento avranno, d'ora in poi, sempre dei «reporter» grafici al seguito, taluni saranno dei veri e propri «corrispondenti» che hanno ricevuto dagli stessi governi l'incarico di seguire le truppe e di narrarne visivamente le imprese.

Le litografie colorate della serie dei *Fasti Militari* celebrano le vittorie dell'Armata sarda nella prima guerra d'indipendenza, ma non celano la sconfitta di Novara del 23 marzo 1849.

Raffet è a Roma nel 1849, al seguito della spedizione inviata dal principe-presidente Luigi Napoleone Bonaparte contro la Repubblica Romana, e alla sua arte si devono le straordinarie tavole dell'assedio e dello schieramento francese.

Con la partecipazione alla guerra di Crimea il «piccolo» Piemonte aspira ad ottenere un posto al tavolo delle grandi Potenze e affida la documentazione e la «promozione» dell'evento al *Ricordo pittorico militare della spedizione sarda in Oriente negli anni 1855-1856.* Pubblicato d'ordine del Ministro della Guerra per cura del Corpo Reale dello Stato Maggiore, che esce a Torino già nel 1857.

La guerra del 1859 riceve anch'essa una grande evidenza nelle tavole illustrate dei disegnatori al seguito e, questa volta, la «ricaduta» è maggiore perché anche l'alleato francese cura l'immagine.

Già da anni era popolare uno squisito artista: Carlo Bossoli, le cui tempere, fedeli fino alla minuzia alla realtà oggettiva, vengono tradotte in grafica per illustrare gli eventi bellici della seconda guerra d'indipendenza e della Campagna delle Marche e dell'Umbria.

L'impresa dei Mille non ha, e non poteva ovviamente avere, un illustratore ufficiale al seguito, ma non appena l'*avventura* coglie i primi successi e si salda al movimento insurrezionale siciliano viene rappresentata visivamente con ogni tecnica.

Tra le molte immagini prodotte «a caldo» nello stesso 1860 si debbono ricordare, e ne rivelerò subito il motivo, quelle dell'*Album storico artistico/Garibaldi/nelle due Sicilie/ossia Guerra d'Italia nel 1860/Scritta da B.G. con disegni dal vero, le barricate di/Palermo ritratti e battaglie, litografati da migliori artisti/Milano/Fratelli Terzaghi editori.*

La serie si compone di 59 litografie con un testo di 118 pagine ed indice; diverse litografie sono derivate da matrice fotografica; non era la prima volta che si usava la fotografia come «base» per la stampa, ma è da questo momento che la fotografia, che aveva fatto la sua prima apparizione nel corso della guerra di Crimea, diventerà il principale, se non l'unico, strumento del corrispondente di guerra, soppiantando, quasi del tutto, il «segno» della mano dell'artista.

ALBERTO MARIA ARPINO

SBARCO DI GARIBALDI A MARSALA

"Garibaldi commosso al grido d'affanno dei nostri fratelli Siciliani, con duemila compagni il giorno 11 maggio 1860 sbarca a Marsala alla 3 pomeridiane; non ostante la presenza di due fregate nemiche che inutilmente tentano impedirlo. Alla gradita novella del suo felice arrivo, tutta la popolazione, donne, preti, monaci e ragazzi, tutti gli si fanno attorno esultanti di gioja e benedicendo a Lui, all'Italia e al Re Vittorio Emanuele, e così è proclamato Dittatore".

Litografia a colori di Pedrinelli (Milano, presso P. Barelli, Galleria De Cristoforis n. 8). Cm 27 × 37. M.C.R.R./ved. 12.73.

La litografia, pur nello stile naif, raffigura in modo sufficientemente realistico lo sbarco di Garibaldi a Marsala nel pomeriggio dell'11 maggio 1860. Sulla destra è visibile il *Piemonte* dal quale si staccano le barche cariche di volontari, al centro del porto è raffigurato leggermente inclinato a prora un altro vapore: è il *Lombardo,* la seconda nave della spedizione che, al comando di Nino Bixio, si era incagliata su una secca. Nella stampa sono presenti (e sono sottolineati dalla stessa didascalia) tutti i motivi dell'iconografia popolare: l'Eroe è, ovviamente, al centro con la sciabola sguainata e con il tricolore; dei bambini scalzi gli sono intorno, una giovane donna bacia la bandiera; un frate lo acclama e i Mille (tutti in camicia rossa!) fraternizzano con popolani, donne, preti e borghesi. In realtà la maggior parte dei volontari indossava abiti civili dalle più disparate fogge; infatti, si erano potute distribuire prima dello sbarco solo 280 camice rosse. Ad operazioni di sbarco pressocché ultimate sopraggiunsero navi da guerra borboniche che si impadronirono dei due vapori e aprirono il fuoco sui Mille ormai a terra, senza causare danni rilevanti.

BATTAGLIA DI CALATAFIMI

Litografia a colori di Claudio Perrin (C. Perrin Editore, Torino). Cm 26 × 32,5. M.C.R.R./ved. 7.19.

Da Salemi, ove era giunto il 14 maggio, Garibaldi proclama di «*assumere nel nome di Vittorio Emanuele II Re d'Italia la dittatura in Sicilia*» e all'alba del 15, riorganizzate le sue forze, muove alla volta di Calatafimi.

La litografia raffigura le fasi iniziali della battaglia: su un'altura al centro è visibile l'abitato di Calatafimi; sempre al centro, ma in primo piano, è la colonna dei Mille guidata da Garibaldi a cavallo; a destra su un'altra altura si intravedono le truppe borboniche che prendono posizione.

Complessivamente Garibaldi può contare su circa 1.500 uomini, ai volontari della spedizione si sono aggiunti per partecipare allo scontro non più di 250 *picciotti* siciliani. Di fronte, il nemico schiera più di 2.000 uomini con artiglieria. Dopo alcune scaramucce iniziali i garibaldini e gli insorti siciliani attaccano l'altura tenuta dai napoletani, risalendo il pendio terrazzato e ingaggiando continui assalti corpo a corpo ad ognuna delle sette terrazze che vengono conquistate in successione. Alla fine i borbonici sono volti in fuga; le perdite dei volontari ammontano a 180 feriti e a 32 morti. La vittoria dà a Garibaldi la chiave della zona montuosa da cui può minacciare Palermo.

BARRICATE DI PALERMO

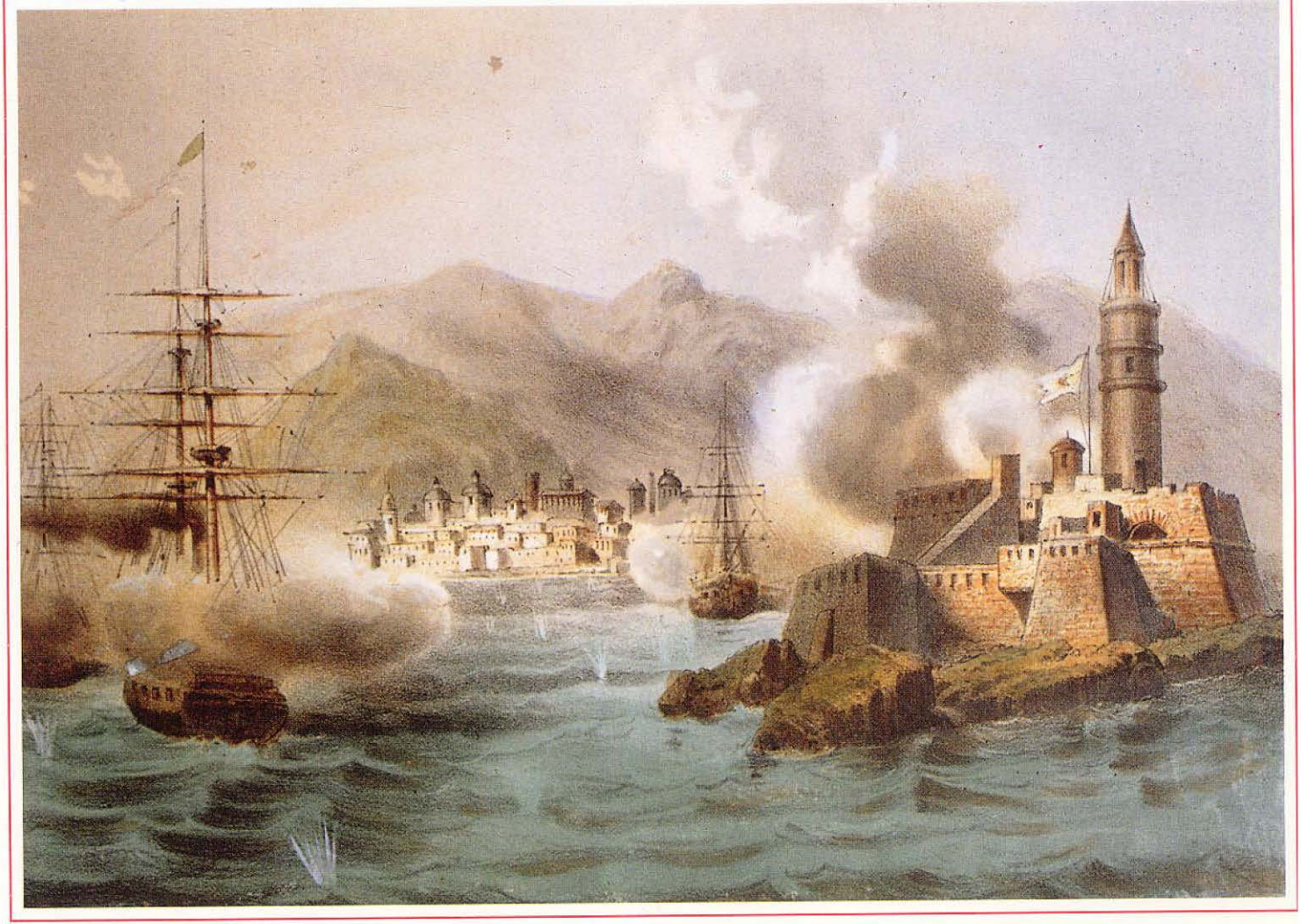
Litografia a colori di Claudio Perrin (C. Perrin Editore, Torino). Cm 26 × 32,5. M.C.R.R./ved. 7.31.

Già il 18 maggio Garibaldi ordina a Rosolino Pilo, a capo delle squadre dei *picciotti*, di accendere fuochi sulle alture intorno al capoluogo e di molestare in ogni modo le posizioni nemiche. Il 21, Pilo è ucciso a pochi chilometri da Palermo in uno scontro con le truppe borboniche uscite dalla città. Garibaldi ordina la ritirata che lo porterà, con abile diversione attraverso Piana dei Greci, Marineo, Misilmeri, Gibilrossa, ad attaccare il 27 Palermo, difesa da più di 20.000 uomini, con meno di 4.000 volontari male armati. All'alba le avanguardie garibaldine affrontano al Ponte dell'Ammiraglio il nemico che, dopo una vigorosa difesa, è costretto a ripiegare. La litografia raffigura una via di Palermo ostruita da una barricata, difesa da insorti siciliani e da garibaldini; Garibaldi, sulla destra, a cavallo incita gli uomini allo scontro. La scena è riferibile a uno dei tanti episodi di lotta nell'abitato della città.

BOMBARDAMENTO DI PALERMO

Litografia a colori di Claudio Perrin (C. Perrin Editore, Torino). Cm 26 × 32,5. M.C.R.R./ved. 7.29.

Per tre giorni, ininterrottamente, i borbonici bombardano la città insorta con le artiglierie della flotta e dei forti in loro possesso. Garibaldi, nelle sue *Memorie*, descrive l'ardore degli insorti: «*... l'entusiasmo di quei bravi cittadini mai venne meno, né per i sanguinosi combattimenti delle vie, né per il feroce bombardamento della flotta nemica, del forte di Castellamare e del Palazzo Reale... i picciotti delle squadre si battevano anche loro con bravura, e supplivano al decimato numero dei Mille. Anche le donne furono sublimi di patriottico slancio: framezzo a quell'inferno di bombe precipitavano dalle finestre sedie, materassi, suppellettili d'ogni genere per il servizio delle barricate...*». Il 30 maggio Garibaldi in divisa di generale dell'Armata sarda sale a bordo della nave da guerra inglese *Hannibal* e stipula con i plenipotenziari napoletani un armistizio che pone fine al martirio della città e che provocherà, nei giorni seguenti, diserzioni e fughe tra le fila borboniche.



RITIRATA DELLA TRUPPA NAPOLETANA DA PALERMO DOPO LA CAPITOLAZIONE

Litografia a colori di Claudio Perrin (C. Perrin Editore, Torino). Cm 26 × 32,5. M.C.R.R./ved. 7.49.

Il 6 giugno viene stipulata tra le forze borboniche, comandate dal generale Lanza, e Garibaldi una «convenzione» militare che è una vera e propria capitolazione; in conseguenza di questa, al mattino del 7 giugno 20.000 uomini delle truppe napoletane in due colonne sgombrano dalle posizioni ancora in loro possesso, e girando fuori della città, vanno ad accamparsi sotto il Monte Pellegrino.

Nella litografia la conca di Palermo è vista da un'altura; su questa Garibaldi e il generale Lanza, ambedue a cavallo con gli ufficiali al seguito, si salutano; in secondo piano si intravedono le formazioni borboniche che si ritirano; sullo sfondo si vede il mare con alcune navi.

DISTRUZIONE DELLA CITTADELLA DI PALERMO

Litografia di Claudio Perrin (C. Perrin Editore, Torino). Cm 26 × 32,5. M.C.R.R./ved. 7.51.

Un decreto di Garibaldi del 25 giugno stabilisce la demolizione del Forte di Castellammare; da questo durante i terribili giorni del bombardamento indiscriminato erano partiti la maggior parte dei colpi. Al riguardo è da citare la testimonianza dell'ammiraglio inglese Mundy, che a bordo dell'*Hannibal* aveva seguito gli eventi: *«Un intero quartiere di 1.000 yarde di lunghezza per 100 circa di larghezza è completamente ridotto in cenere; delle famiglie intere sono state bruciate vive nelle loro case... conventi, chiese, ed edifici isolati sono stati colpiti dalle bombe, delle quali 1.100 sono state tirate su Palermo dalla cittadella e circa 200 dalle navi da Guerra, oltre i proietti e la mitraglia...»*. La litografia evidenzia bene il concorso popolare nella demolizione del forte: sugli spalti, ove sventolano le bandiere tricolori, si addensano, quasi come formiche, figure indistinte che fanno precipitare pietre e mattoni.

COMBATTIMENTO DI MILAZZO

Litografia a colori di Rossetti. Cm 16,5 × 24,5. M.C.R.R./Aroldi IX, 9.

Il vecchio castello saraceno della città di Milazzo, situata su una stretta penisola, costituiva al tempo dell'impresa dei Mille una discreta opera di difesa. In esso si trovava una guarnigione di 1.000 uomini con 40 pezzi di artiglieria; a queste forze si erano aggiunti i reparti comandati dal colonnello Bosco; in totale i borbonici potevano, quindi, contare su più di 4.600 uomini e su 48 cannoni. All'alba del 20 luglio Garibaldi decide di passare all'attacco avendo a disposizione circa 4.000 uomini ma senza cavalleria e senza artiglieria.

La litografia, dal tratto popolare, mostra Garibaldi che, a cavallo, guida le camicie rosse all'attacco contro i napoletani. A sinistra è raffigurato il forte, mole incombente sui combattenti; sul mare al largo è visibile una nave.

COMBATTIMENTO DI MILAZZO (20 LUGLIO 1860)

"Storia della guerra di Sicilia". Litografia anonima. Cm 34,5 x 52. M.C.R.R./ved. 7.64.

Grazie a questa stampa si può avere un'idea dei luoghi e della dinamica del combattimento del 20 luglio. La giornata era iniziata male per i garibaldini che dopo un parziale successo, spintisi troppo avanti, venivano ricacciati dal nemico con un violento fuoco di fucileria e artiglieria. Garibaldi, allora, fa intervenire le forze tenute in riserva e riesce a fermare lo sbandamento dei suoi. In questa fase del combattimento corre lui stesso il rischio di essere catturato o ucciso. Poco dopo scorge in mare un vapore: è il *Tukory*, nave garibaldina che proviene da Palermo con un battaglione di rinforzo. Garibaldi riesce a salire a bordo, scruta l'evolversi dell'azione dall'albero e utilizza l'artiglieria della nave per battere le posizioni nemiche e muta a suo favore le sorti della battaglia.

Nella stampa si vede chiaramente la città di Milazzo con il forte; in primo piano si scorgono le confuse fasi dello scontro; si riesce, anche, a notare sul mare una nave (il *Tukory*) che apre il fuoco verso terra.

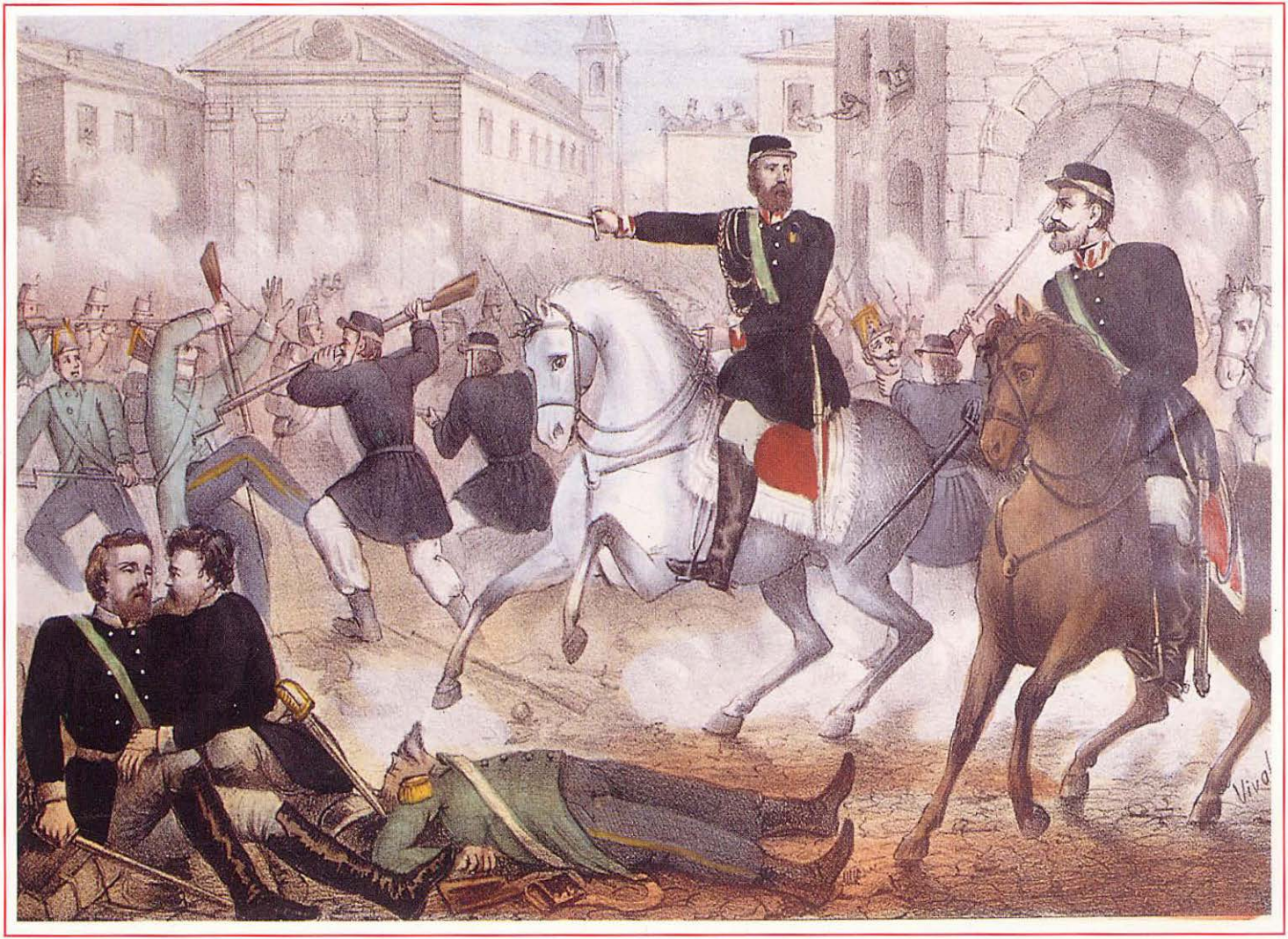
BATTAGLIA DI MILAZZO 1860

"Il 17 luglio 2.000 Napolitani usciti da Milazzo vennero attaccati da quattro compagnie di Garibaldini, che li obbligarono ad una precipitosa ritirata. Il giorno 20 si riaccese la lotta; le posizioni, i preparativi di difesa, i cannoni mascherati rendevano difficile assai l'impresa; allorquando Garibaldi con 2.500 alla baionetta costrinse il nemico forte di 7.000 uomini a lasciare la città. Le perdite furono sensibili, d'ambo le parti, ma per Garibaldi fu una delle più gloriose giornate".

Litografia a colori di C. Vivaldi (Torino, 1860/Presso P. Briola Lit. Editore/Via S. Martiniano n. 4). Cm 30 × 41. M.C.R.R./ved. 12.91.

La litografia eseguita a Torino, probabilmente pochi giorni dopo il fatto illustrato, è alquanto infedele per quel che riguarda la dinamica delle azioni e le stesse uniformi dei combattenti, ma denuncia la tendenza, ormai in atto, a inserire nell'alveo della «ufficialità», anche nell'iconografia, l'impresa dei Mille. D'altra parte lo stesso Garibaldi proprio nell'istituire il 19 luglio, alla vigilia di Milazzo, l'Esercito meridionale aveva significativamente disposto che le Divisioni di questo prendessero la numerazione successiva a quella delle Divisioni sarde.

Nella litografia non si scorge alcuna camicia rossa e Garibaldi, al centro e su un cavallo bianco, può passare per un generale piemontese, ove non si presti soverchia attenzione ai colori della sciarpa e dei pantaloni. La vittoria di Garibaldi a Milazzo determinò l'abbandono della Sicilia da parte dei napoletani.



ENTRATA DI GARIBALDI IN MESSINA

Litografia a colori di Claudio Perrin, su disegno di V. Adam (C. Perrin Editore, Torino). Cm 26 × 32,5. M.C.R.R./ved. 7.66.

Il 27 luglio poco prima di mezzogiorno il generale Medici entra in Messina con la sua Divisione e circa due ore dopo vi giunge anche Garibaldi accolto dalla folla con grande entusiasmo.

La litografia lo mostra, infatti, a cavallo tra ali di popolo festante e uno sventolio di tricolori. Nello stesso 27 luglio veniva conclusa tra Medici e il maresciallo borbonico Clary una convenzione militare resa pubblica il giorno successivo; in essa si stabiliva che i napoletani avrebbero abbandonato entro due giorni Messina, conservando solo i forti della cittadella «*... con la condizione però di non dovere, in qualsiasi avvenimento futuro, recar danno alla città, salvo il caso che tali fortificazioni venissero aggredite...*». Nessun impegno era stato preso da Garibaldi di rinunciare a un attacco sul continente.

PARTENZA DELLA SPEDIZIONE MISSORI DAL FARO DI MESSINA PER SORPRENDERE IL FORTE CAVALLO

Litografia a colori di Claudio Perrin (C. Perrin Editore, Torino). Cm 26 × 32,5. M.C.R.R./ved. 7.76.

"Giunti allo Stretto, bisognava passarlo. Sicilia reintegrata nella grande famiglia italiana, era certo un bellissimo acquisto. Ma che? Dovevamo noi, per compiacere alla diplomazia, lasciare incompleta, monca, la patria nostra?... Un giorno, si poté, per mezzo d'un parteggiante nostro calabrese, aprire intelligenza con alcuni militari del presidio della fortezza d'Alta Fiumara, molto importante punto, della costa orientale dello Stretto. Incaricai i colonnelli Missori e Musolino di passare con dugento uomini nella notte, e procurare d'impadronirsi del forte suddetto". Così Garibaldi nelle sue *Memorie*. Nella sera dell'8 agosto parte da Torre di Faro di Messina, alla volta della costa calabrese, una flottiglia di barche che, però, in parte si disperde. In tutto approdano in Calabria 188 uomini che, dopo una prima scaramuccia con una pattuglia borbonica, dovettero rinunciare ad attaccare il forte e si inoltrarono nei boschi dell'Aspromonte. Garibaldi aveva fatto imbarcare circa 2.000 uomini su alcuni vapori in caso di successo della spedizione Missori-Musolino. La litografia raffigura i garibaldini che, di sera, salgono sulle barche mentre una nave, anch'essa carica di armati, è all'àncora.

SBARCO AL CAPO D'ARMI

Litografia a colori di Claudio Perrin (C. Perrin Editore, Torino). Cm 26 x 32,5 M.C.R.R./ved. 26 x 32,5.

Nella tarda sera del 18 agosto da Taormina salpano i vapori *Torino* e *Franklin*, che hanno a bordo circa 3.300 uomini. La spedizione è guidata da Bixio ed è Garibaldi stesso a dirlo in una lettera inviata a Sirtori proprio in quel giorno da Taormina: *"... ho pensato di accompagnare la spedizione Bixio e credo che sbarcheremo nelle vicinanze di Capo dell'Armi, vicino a Reggio..."*. In realtà si approda all'alba del 19 agosto a Melito.

La stampa mostra una flottiglia di barche, in una delle quali è chiaramente raffigurato Garibaldi.

Il *Torino* incagliatosi viene cannoneggiato e incendiato da navi da guerra borboniche giunte nelle acque antistanti Mileto. Le forze garibaldine sbarcate si ricongiungono con il contingente della spedizione Musolino-Missori e già il 21 agosto Reggio è liberata.

PARTENZA DELLA PRIMA FLOTTIGLIA DI GARIBALDINI DAL FARO DI MESSINA

Litografia a colori di Claudio Perrin (C. Perrin Editore, Torino). Cm 26 × 32,5. M.C.R.R./ved. 7.75.

La didascalia potrebbe trarre in inganno e far riferire l'illustrazione alla «vera» prima flottiglia e cioè alla spedizione Missori-Musolino, ma, in effetti, si tratta della partenza dei garibaldini di Cosenz.

Alla sera del 20 agosto Enrico Cosenz raduna al faro di Messina un gran numero di barche e su queste fa salire 1.268 uomini, gli effettivi della sua brigata più i carabinieri genovesi, con l'intento di sbarcare sulla costa calabrese nei pressi del Forte Scilla. La partenza è rimandata di qualche ora perché nello Stretto incrociano navi da guerra borboniche e solo col favore delle tenebre si decide di tentare la sorte. La litografia ben evidenzia il paesaggio notturno e la composizione della flottiglia.

I garibaldini salpano nelle prime ore del 21 agosto, quasi in concomitanza con l'entrata di Garibaldi a Reggio.

SBARCO DELLA PRIMA FLOTTIGLIA DI GARIBALDINI PRESSO IL FORTE SCILLA

Litografia a colori di Claudio Perrin (C. Perrin Editore, Torino). Cm 26 × 32,5. M.C.R.R./ved. 7.78.

Anche per questa litografia valgono le osservazioni fatte per l'illustrazione precedente. Lo sbarco delle forze di Cosenz avviene all'alba del 21 agosto a Favazzano al di là di Scilla. Il forte aveva tirato vari colpi di cannone e al rombo di questi erano accorsi dei reparti napoletani, non più di 200 uomini che non riescono, ovviamente, a fermare i garibaldini. Ma gli spari allertano anche i vapori borbonici *Fulminante* (già impegnato il 19 agosto contro il *Torino* nelle acque di Mileto) e *Archimede* che si impadroniscono di una trentina di barche della flottiglia e catturano, oltre ai barcaioli, anche undici volontari.

BIBLIOGRAFIA

La bibliografia riporta soltanto gli estremi dei testi e degli studi che per qualche ragione rivestono un interesse specifico attinente alla trattazione; si fa quindi grazia al lettore di ogni elencazione, sia pure esemplificativa, di titoli tratti dall'enorme bibliografia garibaldina.

ABBA G. C., *Vita di Nino Bixio,* Torino 1906.
Da Quarto al Volturno - Noterelle di uno dei Mille, XVII ed., Bologna 1930.
Storia dei Mille, XVI ed., Firenze 1934.

AGNELLO L., *I Mille e la campagna garibaldina in Sicilia,* in *La Sicilia nel Risorgimento Italiano,* Palermo 1932.

AGRATI C., *I Mille nella storia e nella leggenda,* Milano 1933.
Da Palermo al Volturno, Milano 1937.

ALBERINI R., *La Marina sarda e l'impresa dei Mille,* in *"Rivista Marittima"*, maggio 1960.

BATTAGLINI T., *Il crollo militare del Regno delle Due Sicilie,* voll. 2, Modena 1938.
L'organizzazione militare del Regno delle Due Sicilie, Modena 1940.

BLAKISTON N., *Fonti per la Storia del Risorgimento nel Pubblic Record Office di Londra,* in *"Rassegna Storica del Risorgimento"*, fasc. II-III, 1954.
Con Odo Russel a Roma, in *"Rassegna Storica del Risorgimento"*, fasc. I, 1960.

BUSETTO G., *Notizie del Generale Nino Bixio,* Fano 1876.

BUTTÀ G., *Un viaggio da Boccadifalco a Gaeta,* 2ª ed., Napoli 1882.

CAPUZZI G., *La spedizione di Garibaldi in Sicilia,* 3ª ed. a cura di V. Baroncelli, Brescia 1960.

CASTELLANO G., *I Francesi e i Mille,* in *"Il Messaggero"* del 1° giugno 1960.

Carteggio Nigra-Cavour 1858-1861, vol. IV, Bologna 1929.

CESARI C., *La campagna di Garibaldi nell'Italia Meridionale,* Roma 1928.

CHIALA L., *Lettere edite ed inedite di Camillo Cavour,* voll. III, IV e VI, Torino 1883-87.

Pagine di storia contemporanea. Dal 1858 al 1892, Torino 1897-98.

CODIGNOLA A., *Il Lombardo e il Piemonte,* in *"Rassegna Storica del Risorgimento"* 1931.

COLOCCI A., *Paolo de la Flotte,* Torino 1912.

Corrispondenza privata di Francesco II col principe di Castelcicala ed altri dall'aprile all'agosto, s.l. e s.d.

Cronaca degli avvenimenti di Sicilia da aprile 1860 a marzo 1861, Italia 1863.

CUNIBERTI F., *La spedizione dei Mille, studio militare,* Torino 1893.

CURATOLO G. E. e GUERRINI D., *Ancora dell'autografo segreto di Vittorio Emanuele II a Garibaldi pel passaggio in Calabria,* in *Risorgimento Italiano,* 1909.

DE CESARE R., *La fine di un Regno,* 3 voll., 3ª ed., Città di Castello 1909.

DE MAJO G., *La Crociera borbonica dinanzi a Marsala,* in *Memorie storiche militari dello Stato Maggiore,* Roma-Città di Castello 1913, vol. IX, fasc. IV.

De Sivo G., *Storia delle Due Sicilie dal 1847 al 1861,* Roma-Verona-Viterbo 1863-67.

Di Girolamo A., *Marsala nell'11 maggio 1860,* Marsala 1890.

Dunne J., *Servizi prestati all'Italia nel 1860,* Torino 1862.

Forbes C. S., *The campaign of Garibaldi in the two Sicilies,* Londra 1861.

Figlioli A., *Marsala nell'epopea garibaldina,* Marsala 1916.

Gabriele M., *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa,* Milano 1958.

Garibaldi G., *Memorie autobiografiche,* Firenze 1888.

Gonni G., *La psicologia della Marina napoletana nel 1860,* Firenze 1914.

Guardione F., *Il dominio dei Borboni in Sicilia,* vol. II, Palermo 1901.

I Mille, Palermo 1913.

Guerzoni G., *Nino Bixio,* Firenze 1875.

Garibaldi, Firenze 1882.

Hansard's Parliamentary Debates, Londra 1860.

House of Commons, *Accounts and Papers*, 30°, LXVIII, Londra 1860.

Ingram, H. E. Winnington, *Hearts of Oak,* Londra 1869.

Letters of Queen Victoria (*The*), vol. III, Londra 1907.

Liberazione del mezzogiorno (*La*) voll. 2, Bologna 1949.

Lodi, *Memorie relative al marino Salvatore Castiglia,* Palermo 1861.

MACK SMITH D., *Cavour e Garibaldi nel 1860,* Torino 1959.

MALDINI G. G., *I bilanci della Marina d'Italia,* vol. I, Roma 1884.

MARDER A. J., *The anatomy of British Sea Power,* New York 1940.

MARIO A., *Camicia rossa,* Torino 1870.

MONTI G. M., *L'espansione mediterranea del Mezzogiorno d'Italia e della Sicilia,* Bologna 1924.

La Marina mercantile borbonica e il commercio marittimo, in *"Rassegna Storica del Risorgimento"*, 1934.

MORISANI D., *Ricordi storici. I fatti delle Calabrie nel luglio e agosto 1860,* Reggio di Calabria 1872.

MOSCATI R., *La fine del Regno di Napoli,* Firenze 1960.

Il 1860 a Napoli, in *"Nuova Antologia"*, febbraio 1960.

MUNDY, Sir G. R., *H.M.S. «Hannibal» at Palermo and Naples during the Italian revolution 1859-1861, with notices of Garibaldi, Francis II and Victor Emanuel,* Londra 1863.

NISCO N., *Storia del reame di Napoli,* Napoli 1908.

OTTOLINI V., *Volontari garibaldini catturati dai Borboni,* in *"Rassegna Storica del Risorgimento"*, fasc. II, 1918.

PALAMENGHI CRISPI T., *I Mille,* Milano 1927.

PERSANO C. di PELLION, *Diario privato politico-militare dell'ammiraglio Carlo di Persano nella campagna navale degli anni 1860-61,* vol. I, Torino 1869.

RANDACCIO C., *Storia delle Marine militari italiane dal 1750 al 1860 e della Marina Militare italiana dal 1860 al 1870,* voll. 2, Roma 1886.

REISOLI G., *Garibaldi condottiero,* Roma 1932.

RENOUVIN P., *Histoire des relations internationales,* tomo V, Parigi 1954.

ROMITI S., *Le Marine militari italiane nel Risorgimento (1748-1861),* Roma 1950.

SALADINO A., *L'estrema difesa del Regno delle Due Sicilie (aprile-settembre 1860),* Napoli 1960.

SIGNORETTI A., *La politica inglese durante la crisi risolutiva dell'unità d'Italia,* in *Rassegna Storica del Risorgimento,* fasc. II, 1923.

Italia e Inghilterra durante il Risorgimento, Milano 1940.

SILVA P., *Italia, Francia, Inghilterra nel Mediterraneo,* Milano 1939

Figure e momenti di storia italiana, Milano 1939.

Il Mediterraneo dall'unità di Roma all'impero Italiano, VII ed., Milano 1942.

TREVELYAN G. MACAULAY, *Garibaldi e la formazione d'Italia,* Bologna 1913.

TÜRR S., *Da Quarto a Marsala,* Genova s.d..

VALSECCHI F., *Garibaldi e Cavour,* in *"Nuova Antologia"*, luglio 1960.

VECCHI A. V., *Storia generale della Marina Militare,* vol. II, Firenze 1892.

Garibaldi uomo di mare, in *"Rivista Marittima"*, maggio 1910.

VELAZQUEZ R. M., *Historia del jóven Rey D. Francisco II de Nápoles,* Madrid-Barcellona 1861.

VIMERCATI C., *Il Canale e l'istmo di Suez. Sua influenza di pace per l'Europa e di rigenerazione per l'Italia,* Livorno 1854.

ZASIO E., *Da Marsala al Volturno,* Padova 1868.